AÉRO JOURNAL

N° 42
BIMESTRIEL
AVRIL - MAI 05

80
228485
BATTLE BABY

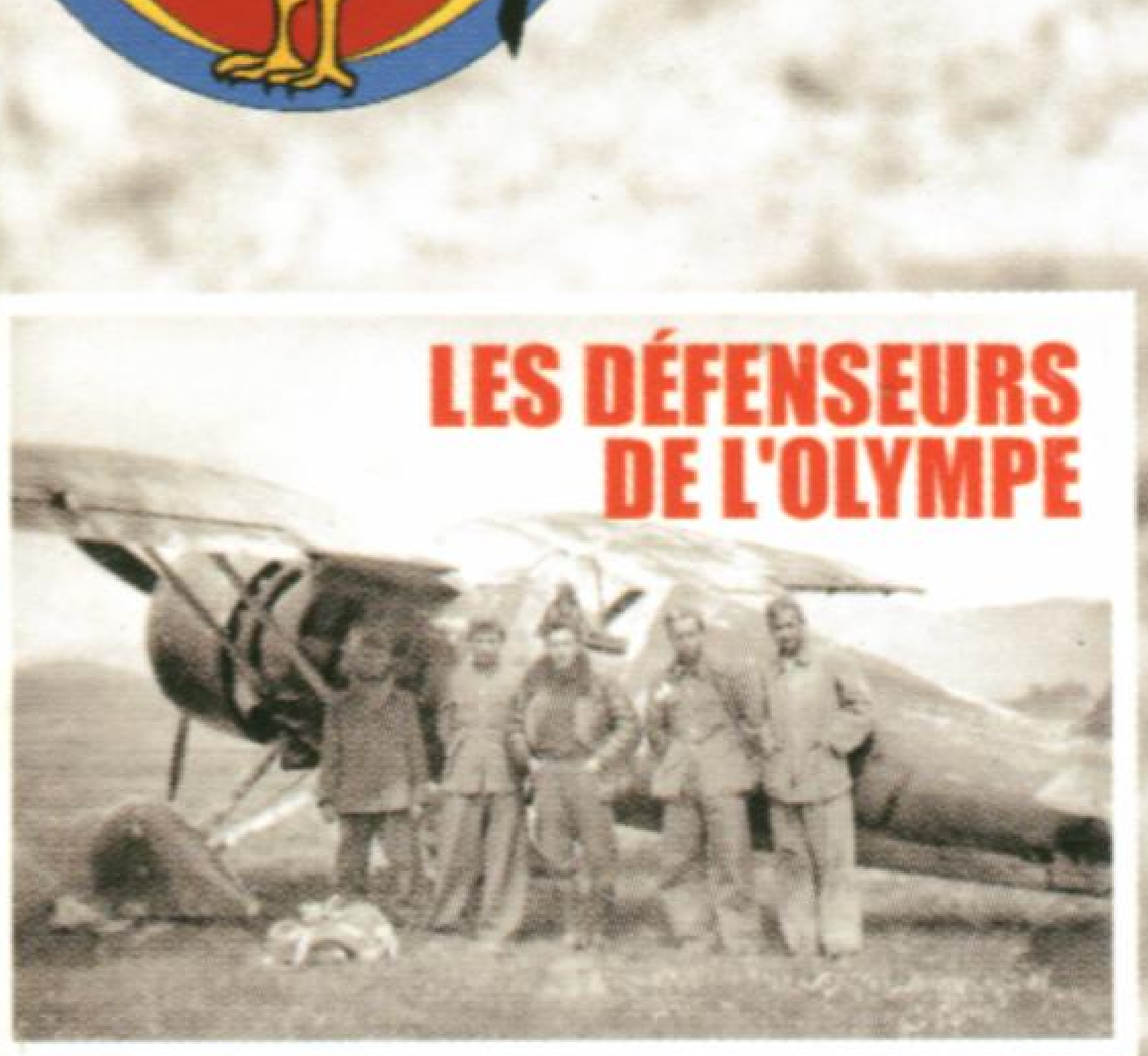
JABOS SUR LONDRES

LES P-47D DE LA 5th AIR FORCE

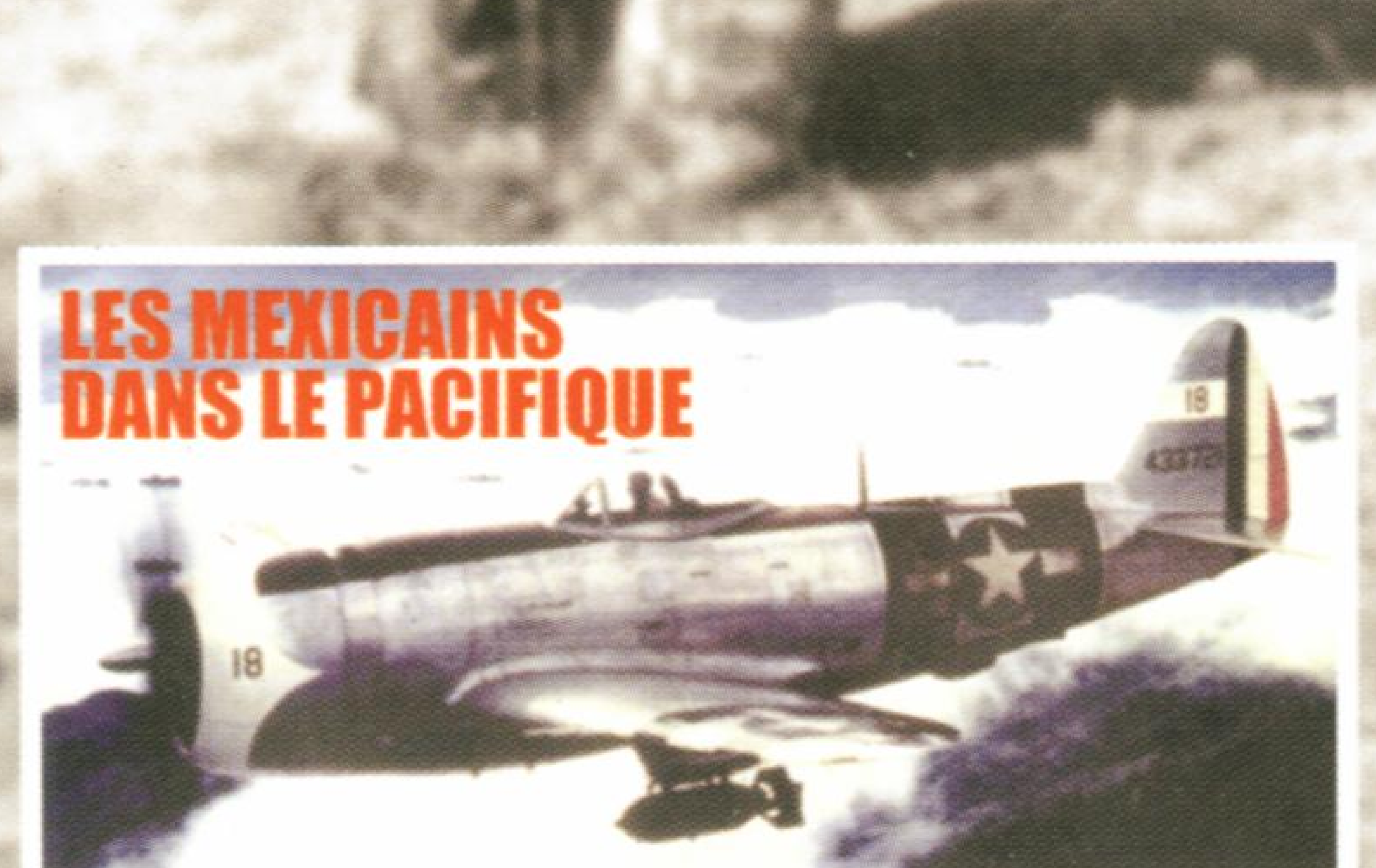
LE BLACKBURN BOTHA

KANGOUROUS DANS LE DÉSERT

LA CHASSE FRANÇAISE
LE GC II/10



LES DÉFENSEURS DE L'OLYMPE



LES MEXICAINS DANS LE PACIFIQUE

M 04873 - 42 - F: 6,95 € - RD

Belgique: 7,5o - Luxembourg : 7,9o euros
Suisse : 12 CHF - Italia : 7,40 euros

BATAILLES & BLINDÉS
ISSN 1765-0828
HISTOIRE DE LA GUERRE MÉCANISÉE ET DES ENGINS MILITAIRES
N°1
HORS SÉRIE
Konditorei
BERLIN 1945

ACTUELLEMENT EN KIOSQUE

☐ Oui, je souhaite recevoir le premier hors série de Batailles & Blindés traitant de la Bataille de Berlin en avril et mai 1945.

Nom : .... Prénom : ....

Adresse : ....

....

Ville : .... Code Postal : ....

Pays : ....

Tarifs (frais de port compris) :
France métro. : 14,90 euro - UE, Suisse et Dom-Tom : 18,00 euro - Reste du Monde : 22,00 euro

☐ Chèque (à l'ordre de Caraktère) ☐ Mandat

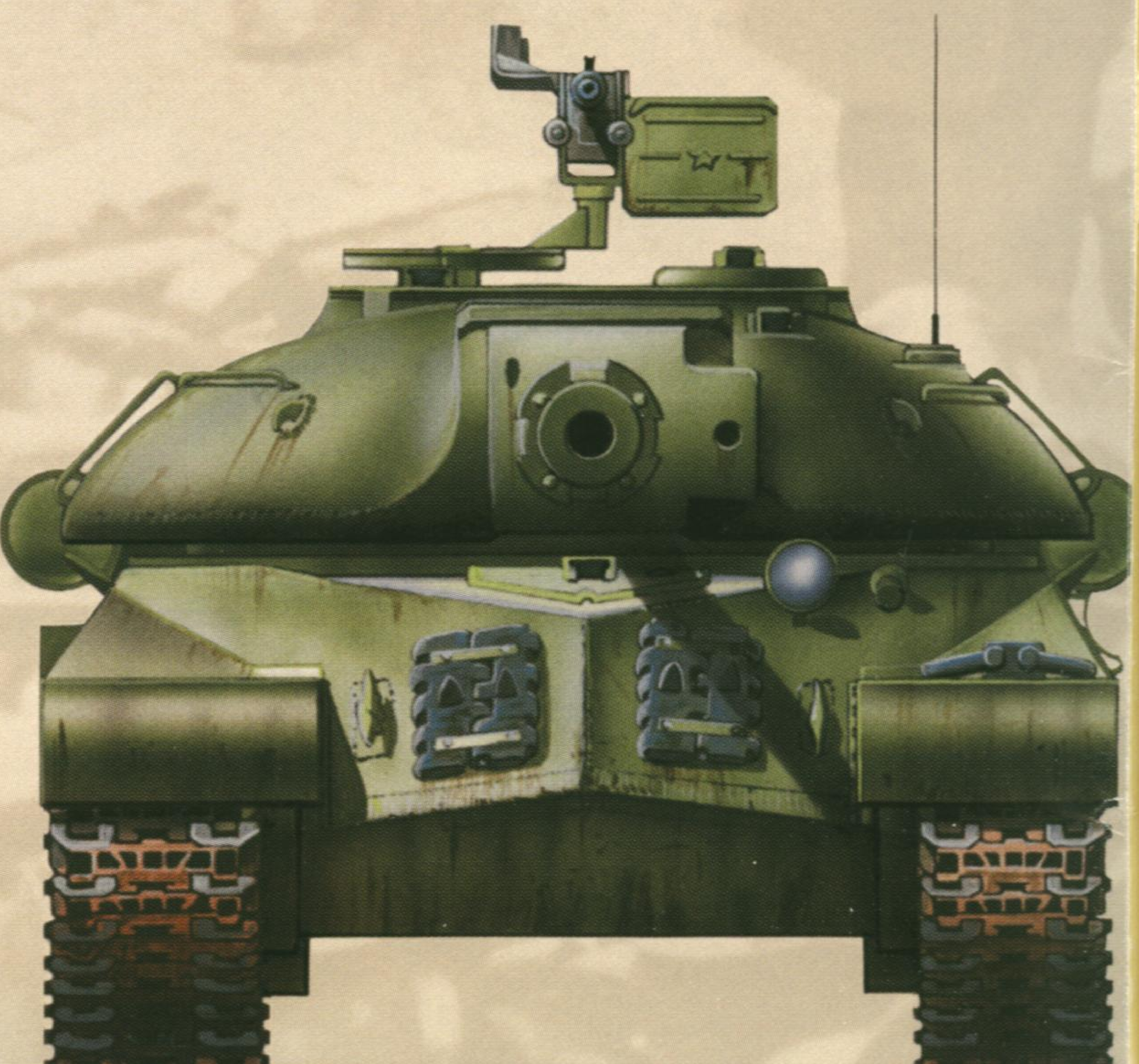
☐ Carte Bancaire : Maestro MasterCard VISA VISA Electron

Numéro ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐

Date d'expiration : .... / .... Signature :

à découper ou à photocopier, à remplir et à nous retourner avec votre règlement à :

Caraktère
Service des abonnements
306, avenue du Prado
13008 Marseille - France

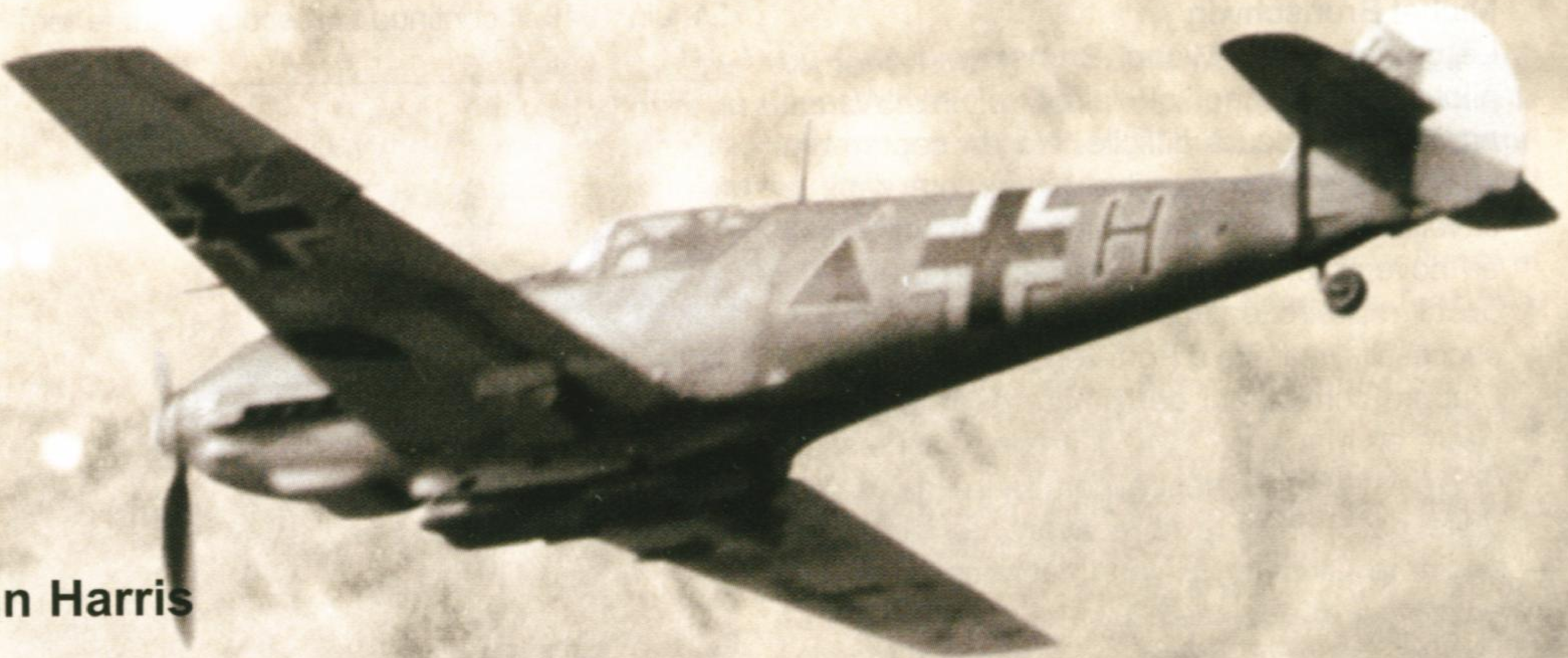


SOMMAIRE

12 DOSSIER

JABOS SUR LONDRES

Peu avant le début de la Bataille d'Angleterre, la Luftwaffe expérimente une nouvelle arme aérienne : le chasseur-bombardier.
Les résultats dépassent les espérances, mais l'apparence trompeuse de succès sans portée stratégique va conduire l'aviation allemande dans une véritable impasse.



LES HOMMES

66 La guerre de John Harris

LES OPÉRATIONS

40 Les défenseurs de l'Olympe
46 Sorry, but... Tragique méprise aux Baléares
63 Une dissuasion peu dissuasive...

LES UNITÉS

6 Des kangourous dans le désert : le N° 3 RAAF *Squadron* sur Gladiator
30 Le GC II/10
48 Les Mexicains dans le Pacifique

LES OUBLIÉS DE L'HISTOIRE

34 Le Blackburn Botha

CAMOUFLAGE ET MARQUES

55 Les P-47D de la 5th *Air Force*

RUBRIQUES

4 Reçu 5 sur 5
38 Notre page centrale : les chasseurs du Commonwealth
71 Reçu 5 sur 5
72 Aérobibliothèque

REÇU 5 SUR 5

Il est à noter que parmi les tués sur Bearcart au cours du conflit indochinois figuraient trois anciens pilotes FAFL ayant appartenu à un moment ou à un autre au N° 341 *Squadron Alsace*.

Michel Brunschwig
Le commandant Michel Brunschwig était un pilote exceptionnel qui avait rejoint l'*Alsace* après un parcours difficile. Né en septembre 1917, élève ingénieur, il est incorporé sans le savoir à la dernière promotion de l'école de l'Air en novembre 1939. Il décroche son brevet de pilote militaire en mai 1940. Avec les replis successifs, il arrive à Port-Vendres puis à Oran. D'abord combattant de l'ombre de la première heure au Maroc en 1940, il organise un réseau de résistance et désire combattre dans une unité de la France libre avant de tenter de rejoindre Gibraltar. Hélas, il échoue dans son entreprise et est incarcéré à la prison de Port-Lyautey pour une durée de 22 mois ! À la suite des débarquements alliés, il rejoint l'Angleterre, signe son engagement dans les FAFL le 9 mars 1943 (35.467) et reprend un entraînement. Mouchotte lui promet de le prendre après une visite à Biggin Hill en juin 1943 : « *J'espère*, lui dit-il, *que vous nous reverrons rapidement parmi nous, non plus comme un étranger de passage, mais comme un des nôtres. J'y tiens essentiellement.* »

D'abord muté dans des *refresher courses* puis AFU et OTU, il rejoint le 341 à Merston le 15 avril 1944. Il participera à 131 missions opérationnelles dont une faillit mal se terminer. Touché par la *flak* le 16 septembre 44 il réussit à ramener son avion au-delà de la ligne de front et se parachuter. Il sera ensuite absent des vols pendant un mois en raison d'un bras cassé. Après guerre, il est affecté en état-major puis prend le commandement du groupe de marche 2/8 le 1er juillet 1951. Débarqué avec son unité à Haiphong en février 52, il est touché par la DCA seize mois plus tard. Au cours d'une mission de protection de parachutage effectuée par des Dakota, le Bearcat n° 472 touche le sol une centaine de mètres après l'objectif qu'il vient de bombarder à Nha Xuyen. Ainsi disparaît Michel Brunschwig, officier de la Légion d'Honneur, Médaille de la Résistance, Croix de guerre avec 1 400 heures de vol. il est enterré à Avignon.

François Guinamard
Né en septembre 1919 à Douai, François Guinamard est incorporé dans les FAFL le 1er juillet 1940 avec le matricule 30.088. Il était étudiant et membre actif de la section de tourisme de l'aérodrome d'Arras quand il s'engage un peu plus d'un an auparavant comme élève-pilote. Après d'abord être passé par la base de Tours, l'EEP 26 de Quimper et la 23 de Morlaix il embarque sur le *Trébouliste* avec une centaine d'autres élèves pour répondre à l'appel du Général de Gaulle en Angleterre et y débarque le 21 juin 1940. Il continue son écolage sur le territoire britannique et y décroche son brevet de pilote monomoteur n° 129 le 28 octobre 1941. Après l'OTU il rejoint le N° 130 *Squadron*. Volontaire avec son ami Pierre Gallay pour rejoindre le Moyen-Orient, la motivation n'est plus la même quand ils apprennent qu'ils vont bientôt prendre le bateau pour l'Afrique en mars 42. Le général Valin ne change pas d'avis et ils se retrouvent au GC 1 après un mois de mer; un ré-entraînement au CIC de Damas l'éloigne de la ligne de front, mais début août 1942, il vole définitivement avec l'*Alsace*. De retour sur le continent en janvier 1943, le sergent-chef Guinamard vole sur Spitfire à l'OTU 61 avant de rejoindre en mars le N° 341 *Squadron* à Turnhouse. Il ne le quittera que comme lieutenant, commandant en second de l'escadrille *Mulhouse*, après 218 missions de guerre en février 1945. Six palmes ornent sa Croix de guerre pour des avions ennemis revendiqués comme endommagés et un partagé avec le capitaine Boudier le terrible 27 août 1943.

Sur les 418 vols qu'il a réalisé à l'*Alsace*, plus de la moitié furent effectués sur des avions codés R. [D'ailleurs le NL-R, PL488 troué comme une passoire suite à une chute de V2 et régulièrement publié, était un des avions qu'il utilisait le plus]. Affecté ensuite à l'OTU 80 comme brillant instructeur il poursuit une carrière militaire et on le retrouve aide de camp du général Girardot, puis à l'ELA 56 *Vaucluse* et enfin au GM 2/8 *Languedoc*. Début janvier 1952, le capitaine Guinamard débarque à Saigon et 6 mois plus tard, il est porté disparu à Tho-Giang-Tien après 65 missions de guerre.
Le 29 juillet 1952 suite à un décollage de Cat-Bi, le Bearcat n° 487 F-SFIB conduit une patrouille de quatre avions attaquant un pont en zone viet-minh. Vraisemblablement touché par la DCA, l'avion continue tout droit après le largage des bombes sur le pont et s'écrase dans la forêt. C'est son vieil ami de 10 ans, le commandant Brunschwig qui dut annoncer la terrible nouvelle à son épouse : « *Je l'aimais comme un frère... j'ai vu beaucoup de deuils depuis que je suis dans l'aviation, jamais je n'avais vu une disparition amener autant de tristesse sur des visages.* »

Michel Sanlys
Evadé de France en décembre 1940, Michel Sanlys rejoint le Maroc après avoir effectué un séjour en Algérie où ses tentatives d'évasion échouent. Il contacte l'ambassade de Tanger suite à une évasion à travers le Maroc espagnol. Recherché par la police espagnole, il se réfugie et est caché par des résistants tangerois. Après deux tentatives infructueuses pour aborder le navire effectuant la liaison Gibraltar-Tanger, il réussit néanmoins à monter à bord d'un bateau de pêche et arrive finalement à Gibraltar le 14 juillet 1941. Un mois plus tard il débarque à Glasgow. Engagé dans les FAFL sous le matricule 30.802, il est ré-entraîné par la RAF, effectue son écolage au Canada au 22 et 31 EFTS, 34 SFTS, puis après l'OTU 53, il est posté à l'*Alsace* en juillet 1943. Il ne fait pas de missions de guerre car il n'y reste pas longtemps. Avec Jim Trouillet et Michel de Saint Reynal il est envoyé à Drem où se trouve stationné le N° 340 *Squadron*. Il effectuera avec l'*Île de France* 149 missions pour 250 heures de vol de guerre et sera commandant de l'escadrille *Versailles*.
Après la victoire, il reste dans l'armée de l'Air. Capitaine au GM 1/9 *Limousin*, il est porté disparu en mission en Indochine. Il est tué sur F8F n° 95205 F-UGWJ le 25 février 1952 sur Thai-Nguyen. Il avait 31 ans et était Chevalier de la Légion d'honneur, décoré de la Croix de guerre et de la Médaille des évadés

Bertrand Hugot
(Membre d'honneur de l'amicale des FAFL)

NOTAM
(NOTICE TO AIRMEN)

Une arme politique

En juillet 1940, les Allemands, qui ne seront jamais en panne d'imagination au cours du second conflit mondial, expérimentent une nouvelle arme aérienne : le chasseur-bombardier. À défaut d'être spectaculaires, les premiers résultats sont très encourageants. Envoyés en petit nombre, voire de manière isolée, les chasseurs-bombardiers opèrent en toute impunité. La disproportion entre le nombre des assaillants et les moyens mis en œuvre pour les intercepter est flagrante. Toutefois, leur succès va avoir des effets pervers.

« *Si les chasseurs sont incapables de protéger les bombardiers, eh bien ! c'est eux qui porteront les bombes* » déclare Göring. La chasse allemande se fait prendre dans un cercle vicieux : plus de chasseurs-bombardiers signifie moins de chasseurs d'escorte et moins de chasseurs d'escorte signifie que les bombardiers seront encore moins bien protégés... donc, qu'au final, il y aura encore plus de chasseurs-bombardiers !

Or, un chasseur-bombardier, ce n'est pas qu'un avion de chasse armé d'une bombe. Le tort de l'état-major allemand est de ne pas se préoccuper de la formation des pilotes ni d'établir une stratégie concertée. Les objectifs sont choisis un peu au petit bonheur la chance et les pilotes se débarassent plus de leur bombe qu'ils ne visent réellement la cible. Londres devient alors un objectif privilégié. Étant donné la surface, les pilotes les moins doués ont peu de chance de larguer à côté !

Il est certain qu'à l'automne de 1940 la Luftwaffe avait en main un outil qui aurait pu peser sur la suite des événements. Une pression constante sur les aérodromes du Sud de l'Angleterre aurait pu modifier les données de la bataille d'Angleterre. L'opiniâtreté des *Jabos* aurait pu contraindre le *Fighter Command* à replier ses escadrilles de Spitfire et de Hurricane hors de leur portée, ouvrant alors à nouveau la route du ciel aux bombardiers conventionnels de la Luftwaffe.

Cependant, dans ce domaine, comme dans bien d'autres, le haut commandement allemand prouvera qu'il n'a aucune suite dans les idées. À sa décharge, il convient de reconnaître que la conduite des opérations militaires fait mauvais ménage avec celle d'une guerre politique. Or, les décisions qui ont régi la bataille d'Angleterre du côté allemand ont toutes eu un caractère politique. Les *Jabos* ont également constitué une arme politique, car peu importait la portée stratégique de leurs raids, tout ce qui comptait, c'était d'avoir des résultats spectaculaires.

Lorsque les Alliés reprendront le concept à leur compte, ils oublieront la dimension politique et lui donneront une véritable dimension militaire dans le cadre d'une stratégie concertée et planifiée. Plus que les B-17 ou les P-51, les vrais vainqueurs de la guerre à l'Ouest sont sans conteste les chasseurs-bombardiers alliés.

CJE

Ashford sous les bombes, 24 mars 1943. On distingue la silhouette de quatre Fw 190.

« Je me trouvais à l'hôpital d'Ashford où j'avais été opéré d'une hernie – à cette époque, on ne vous renvoyait pas chez vous le lendemain comme maintenant. Vous deviez rester trois semaines dont dix jours au lit.

« La sirène a retenti juste avant le début du raid et tous les malades qui en étaient capables ont gagné l'abri. Quelques autres, dont moi-même, durent rester dans leur lit. Le raid était exécuté par des Fw 190 volant très bas, qui visaient vraisemblablement les ateliers du chemin de fer. La DCA tirait de tous les côtés et il y eut tout à coup une forte explosion – un des Fw 190 avait été touché et avait explosé au-dessus des entrepôts agricoles, à environ quatre cents mètres de l'hôpital, tuant et blessant un grand nombre de personnes. Quelques secondes plus tard, un morceau du plafond est tombé entre mon lit et le vieux monsieur dans le lit voisin. Un peu plus tard, on découvrit qu'un morceau du moteur du Fw 190 avait traversé le toit et s'était fiché dans la poutre qui se trouvait au-dessus de nous.

« Après un bon moment, les victimes ont commencé à affluer. Des lits de camp furent dressés dans les couloirs et trois hommes furent même hospitalisés dans la salle des femmes. Quelques personnes avaient été gravement atteintes et certaines ne survécurent pas à leurs blessures.

« J'avais douze ans et demi et à cette époque il n'existait pas d'assistance psychologique. Fallait faire avec ! »

AÉRO-JOURNAL N° 42 – Avril - mai 2005

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions International, S.A.R.L. au capital de 400 euros immatriculée au RCS d'Agen, SIRET 44003063300028.
Commission paritaire : 0508 K 83091
ISSN : 0336-1055
Dépôt légal : à parution
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt
Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann
Responsable de la publication pour la Belgique :
Tondeur Diffusion, Av.Fr.Van Kalken 9, 1070 Bruxelles, Belgique
Adresse du siège social :
Aéro-Éditions International
BP 31 - 47551 Agen-Boé Cedex 1
(Tél : 05.53.98.35.79 - fax : 05.53.96.99.01 - e-mail : aeroeditions@free.fr)

Imprimé en France par Léonce Deprez à Ruitz (62).
Prix au numéro : Euro 6,95 (France métropolitaine).
Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

DES KANGOUROUS DANS

LE N° 3 RAAF *SQUADRON* SUR GLADIATOR

Première unité de chasse de la RAAF engagée en combat, le N° 3 *Squadron* reçoit son baptême du feu sur Gloster Gladiator.
Dernier chasseur biplan utilisé en opérations par les Alliés, il permettra à toute une génération de pilotes australiens d'acquérir une expérience qui se révélera très bénéfique par la suite.

Alex Crawford

Le Gloster Gladiator est le dernier biplan à avoir été utilisé en opérations par la RAF. Il a également servi au sein de la Fleet Air Arm et d'autres forces aériennes du Commonwealth, comme la Royal Australian Air Force.

DE LA COOPÉRATION À LA CHASSE

Le 28 février 1940, la décision est prise d'envoyer une escadrille australienne en appui de la 6e division australienne stationnée en Égypte, pour des raisons à la fois politiques et militaires. Le gouvernement australien demande au ministère de l'Air à Londres quels avions et matériels il peut mettre à sa disposition, car il n'est capable que de fournir le personnel. Les Britanniques acceptent d'expédier rapidement l'équipement qui ne serait pas disponible au Moyen-Orient, de manière à ce que l'escadrille puisse être mise sur pied dès le mois d'août.

Cette escadrille, c'est le N° 3 RAAF *Squadron*. Ses origines remontent au 1er juillet 1925 lorsqu'il fut créé à Point Cook en Australie sous les ordres du *Squadron Leader* F.W.F. Lukis. Il ne tarda pas à s'installer à Richmond (New South Wales) où il se trouve toujours en février 1940. S'agissant d'une unité de coopération terrestre, il dispose d'une longue expérience en matière d'appui aérien des troupes terrestres.

Le 15 juillet 1940, par un froid matin d'hiver, les hommes du N° 3 RAAF *Squadron*, *Squadron Leader* Ian D. McLachlan en tête, embarquent à bord du SS *Orontes* à destination de Port Tewfik, en Égypte, où ils arrivent le 23 août. Le convoi ayant été retardé, leurs avions se trouvent encore en mer. Il a été décidé d'équiper toutes les unités de coopération avec des Hurricane, mais ceux-ci devenant une denrée rare, la RAF a cédé des Lysander aux Australiens. C'est sur du matériel d'emprunt que commence l'entraînement à Ismailia. Les Lysander destinés aux Australiens ne

S LE DÉSERT

Des Gladiator du N° 3 RAAF *Squadron* s'apprêtent à décoller de Gerawla le 5 novembre 1940. (Australian War Memorial - neg. 004204)

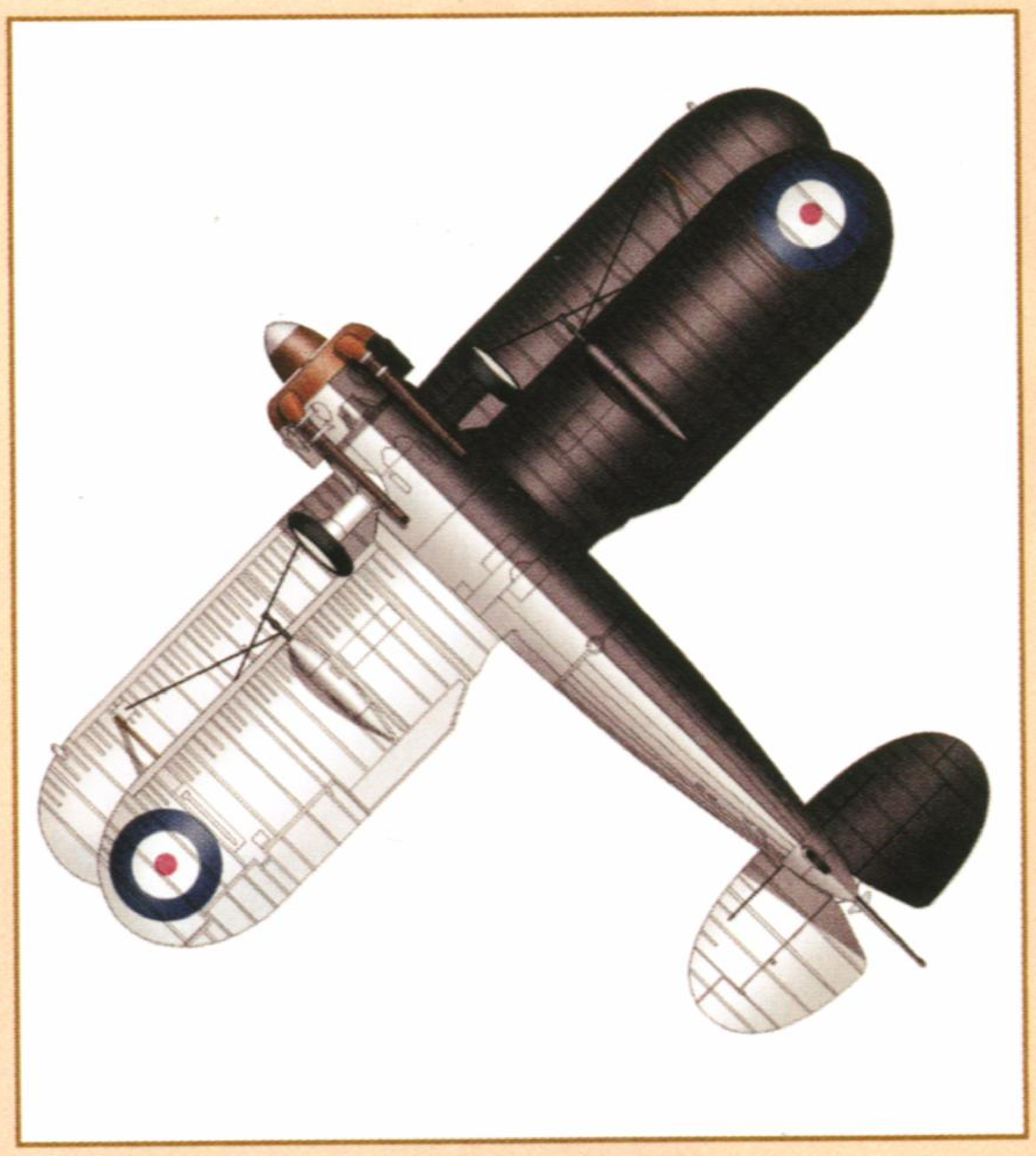
tardent pas à arriver, mais ils n'ont ni filtre tropical ni... hélice.

Le 16 septembre, le 3 s'installe à Helwan et se ré-organise pour déployer trois *flights*, les deux premiers équipés en Gladiator et le troisième en Lysander. En outre, il se voit affecter quatre Gloster Gauntlet destinés au bombardement en piqué, technique à laquelle s'initient les Australiens en compagnie du N° 208 *Squadron*. Début novembre, le 3 est transféré à Gerawla pour être engagé en opérations. Les Gladiator s'y posent le 2, les Gauntlet le lendemain. Le *flight* de Lysander demeure à Helwan avant de partir pour Ikingi Maryut le 21 du même mois.

UN COMBAT ACHARNÉ

Le 13 novembre 1940, le *Flight Sergeant* Steege, à bord du N5777, effectue la première mission de guerre du N° 3 RAAF *Squadron* : une reconnaissance tactique de positions ennemies selon l'itinéraire Sofafi - Raba - Bir Enbar - Melegat - Nebeiwa. Le *Flight Lieutenant* Gaden (N5780) lui sert d'escorte, mais aucun avion ennemi n'est aperçu.

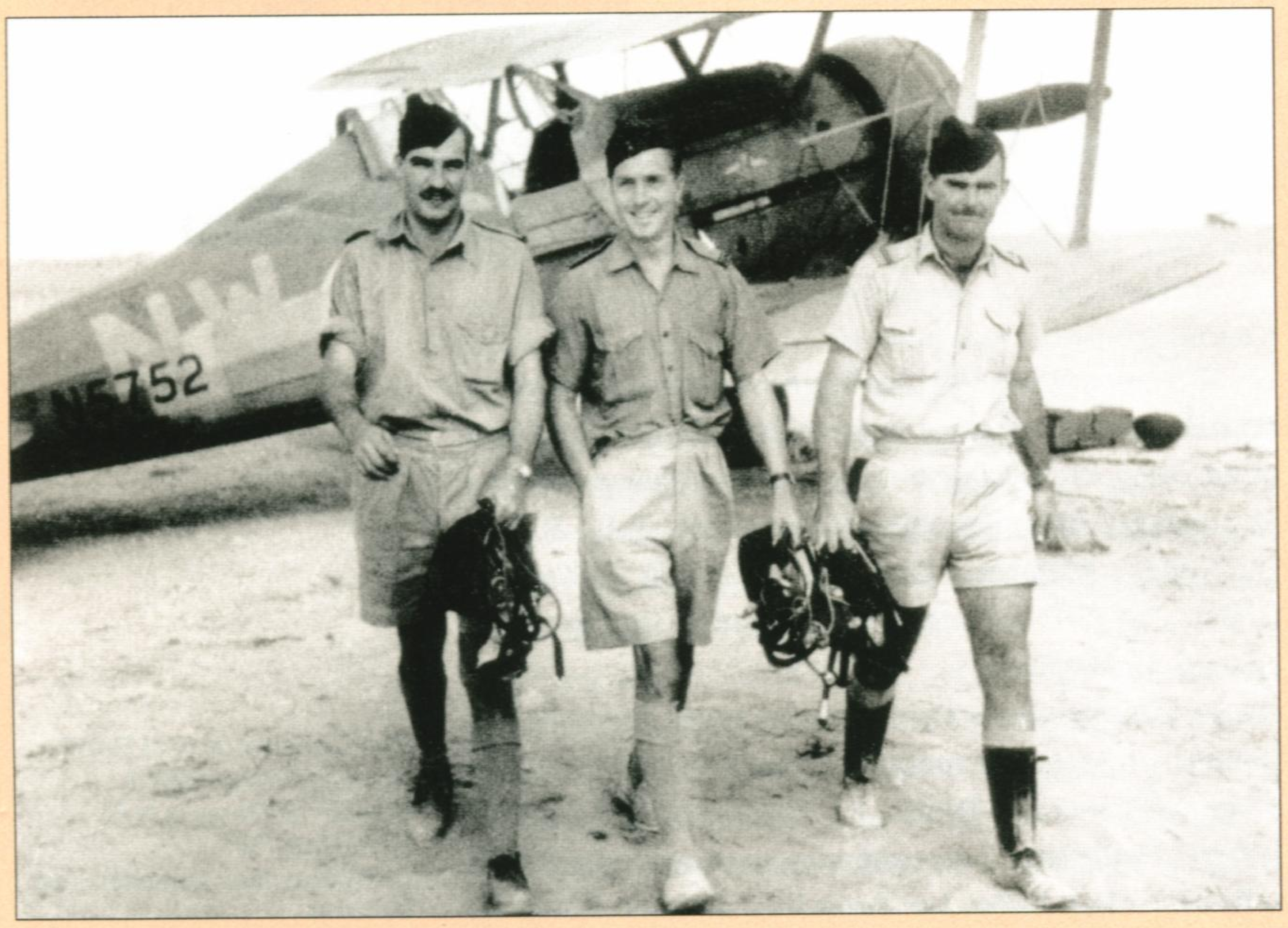
Après trois missions exécutées les jours suivants, les Italiens finissent par montrer le bout du nez le 19. Le *Flight Lieutenant* Blake R. Pelly (N5753) reçoit l'ordre d'effectuer une reconnaissance sur l'axe Sofafi - Rabia - Bir Enba. Le *Squadron Leader* Peter R.



Heath (N5750) et les *Flying Officers* Allan C. Rawlinson (L9044) et Alan H. Boyd (N5752) doivent fournir l'escorte. Les Gladiator décollent de Gerawla à 13h40 et se mettent en formation de vol à 1 650 m d'altitude, Pelly devant et les trois autres Gladiator deux cents mètres en retrait. Environ une demi-heure plus tard, ils aperçoivent douze Fiat CR.42 en train de mitrailler des troupes britanniques. Appliquant les consignes reçues, les quatre Gladiator font demi-tour et mettent le cap sur leur terrain. À peine ont-ils viré de bord que les CR.42 les attaquent. Pelly, tout seul devant, se retrouve au beau milieu de neuf chasseurs italiens. Quant à son escorte, elle se trouve également face à un nombre équivalent d'adversaires.

Boyd est attaqué par l'arrière par trois Italiens. Il esquive, part en piqué et finalement se retrouve derrière l'un de ses assaillants auquel il décoche une rafale au niveau de l'habitacle. Le Fiat fait un tonneau et part en piqué accentué vers le sol. Reprenant de l'altitude en virage serré, Boyd réussit à tirer sur un autre adversaire. Le Fiat part en vrille à plat, traînant un énorme panache de fumée noire derrière lui. Sans marquer la moindre pause, Boyd vire à nouveau pour s'occuper du troisième Italien qui est en train d'attaquer un Gladiator. Après avoir été atteint par une courte rafale, il part en abattée. Tandis qu'il suit sa victime des yeux, Boyd est alors attaqué par un autre Fiat. Tirant de toutes ses forces sur le manche, il grimpe à la verticale, manette des gaz à fond, ce qui oblige l'Italien à le dépasser. Basculant son avion, Boyd fond sur le Fiat et ouvre le feu à bout portant. Touché dans la région du moteur et du poste de pilotage, le Fiat tombe en vrille vers le sol. Regardant ensuite autour de lui, Boyd repère un nouvel adversaire et lui donne la chasse. L'Italien, l'ayant vu arriver, grimpe en chandelle. Boyd l'imite, mais son moteur cale et son Gladiator part en vrille, dont il ne parvient à sortir qu'à une dizaine de mètres du sol. À peine a-t-il redressé qu'il est sous la menace d'un autre Fiat. Pour lui compliquer un peu plus l'existence, ses armes s'enrayent. Tout en volant en zigzags à quelques mètres du sol, il tente désespérement de débloquer ses mitrailleuses. Il réussit à débloquer celles de fuselage et, aussitôt, il effectue une boucle qui l'amène derrière son poursuivant. Il ouvre le feu avec ses deux armes valides à moins de dix mètres de distance, criblant le cockpit de balles. Le Fiat tombe désemparé.

Retour à Gerawla de la mission du 19 novembre, À l'arrière-plan, le Gladiator Mk. II N5752 piloté ce jour-là par le *Flying Officer* Alan H. Boyd (à droite). L'appareil porte le code (« NW ») hérité du N° 33 RAF *Squadron*, précédent propriétaire des Gladiator du N° 3 RAAF *Squadron*. À gauche, le *Flying Officer* Alan C. Rawlinson (DFC *and bar*) et au centre, le *Flight Lieutenant* Blake Pelly. (Collection A. Thomas)



Désormais seul dans un ciel vide, Alan Boyd dresse le bilan : il n'a plus que deux mitrailleuses qui fonctionnent et il ne lui reste que quelques balles. Autant ne pas chercher la bagarre et rentrer directement à la maison. Toutefois, dans le lointain, il aperçoit un appareil poursuivi par deux autres. Obliquant vers eux en prenant de l'altitude, il identifie le Gladiator de Pelly en fâcheuse posture avec deux Fiat accrochés à ses basques. Son moteur est en train de rendre l'âme et Pelly cherche à se poser en catastrophe. Sans hésitation, Boyd attaque l'un des deux Fiat qui roule sur un bord et pique vers le sol... moins de dix mètres plus bas. Il semble peu probable à Boyd qu'il ait eu le temps de redresser.

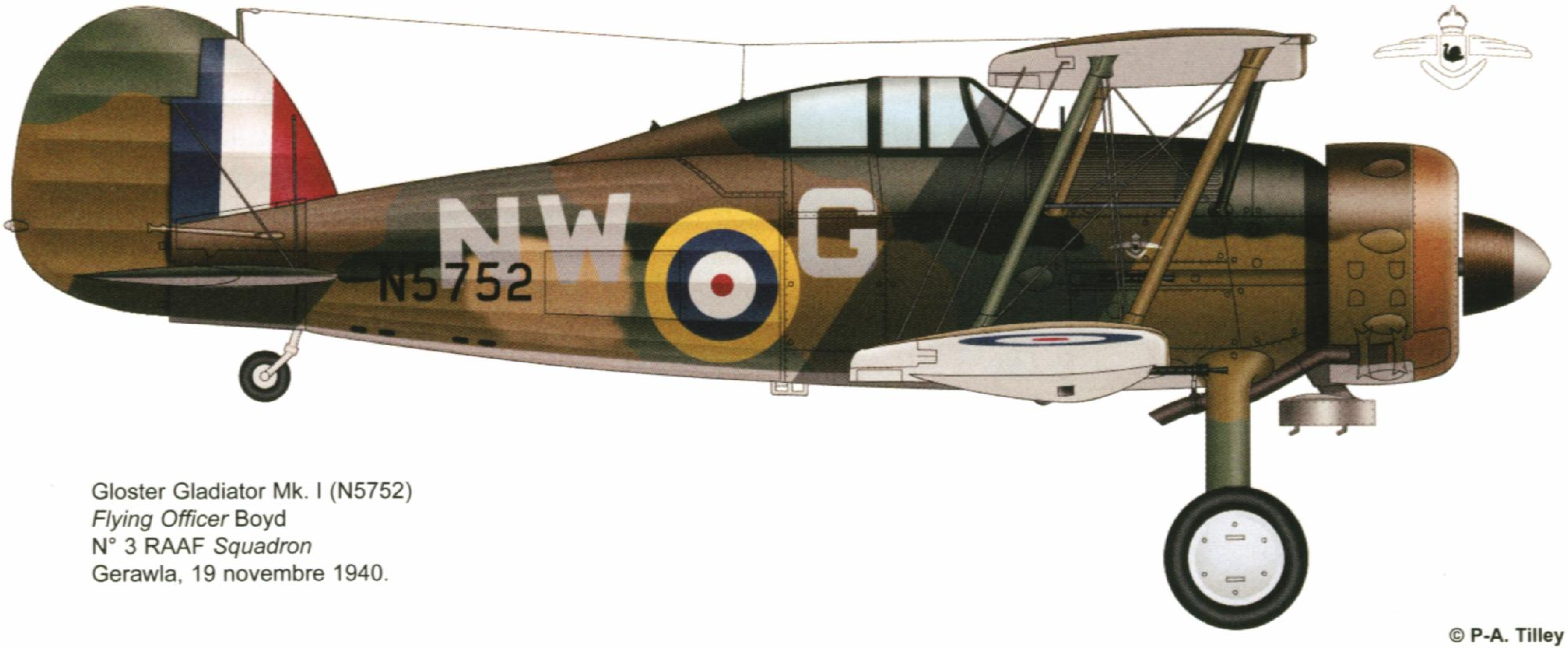
Par miracle, le moteur de Pelly s'est remis à tourner rond et le pilote peut reprendre un peu d'altitude. Le dernier Fiat s'en prend à Boyd, dont les armes lâchent définitivement. Son salut est donc dans la fuite. L'Italien le poursuit pendant quelques minutes puis finit par abandonner.

Pelly se regroupe avec Boyd et les deux Gladiator font route de conserve... jusqu'à ce que le moteur de Pelly finisse par serrer définitivement, obligeant son pilote à atterrir d'urgence à Minqar Qaim. Boyd se posera seul à Gerawla, car le *Squadron Leader* Peter R. Heath a été descendu en flammes et tué au cours du combat. Il sera inhumé à côté de l'épave de son Gladiator.

Boyd reçoit le crédit de trois victoires sûres, une probable et deux avions endommagés. Pelly revendique une victoire et un avion endommagé et Rawlinson une probable.

Blake Pelly revient sur les circonstances du combat :

> « Alors que me trouvais en reconnaissance dans le secteur de Sofafi en compagnie d'une escorte de



Gloster Gladiator Mk. I (N5752)
Flying Officer Boyd
N° 3 RAAF *Squadron*
Gerawla, 19 novembre 1940.

© P-A. Tilley - 2005

trois autres Gladiator, j'ai rencontré deux formations de CR.42 composées de huit et neuf appareils respectivement. La première formation a attaqué mon escorte, tandis que l'autre m'a coupé la route pour me forcer à me diriger vers le sud. L'interception s'est déroulée à 14 heures alors que je me trouvais à sept miles [10 km] à l'est de Rabia et que mon escorte se trouvait à environ deux miles de moi. J'étais à 4 000 pieds [1 200 m] et mon escorte à 5 000 [1 500 m].

« Je ne pouvais pas revenir vers mon escorte et les attaques répétées des neuf CR.42 me forcaient à voler vers le sud, alors j'ai tenté le coup vers l'est. Peu après le début du combat, je me suis retrouvé nez à nez avec un avion ennemi à moins de 50 pieds [15 m] de distance. Nous avons ouvert le feu tous les deux, il a piqué sous moi et a percuté le sol. Cinq avions ennemis ont abandonné la partie, mais au moins trois m'ont poursuivi et attaqué avec détermination jusqu'à 14h25 quand j'ai réussi à me dégager vers le nord et à rejoindre l'un des avions qui m'escortait (F/O A.H. Boyd). Alors, les trois ont rompu le combat.

« Pendant le combat, vers 14h05, j'ai manœuvré pour affronter deux avions ennemis qui m'attaquaient par derrière et j'ai placé un coup au but. Cet appareil a lâché une fumée noire qui est devenue de plus en plus épaisse jusqu'à ce qu'il rompe le combat. Je l'ai vu s'enfuir dans un nuage de fumée noire. »

Dans une correspondance avec l'auteur, il y a quelques années, Blake Pelly a ajouté qu'il avait aussi été tiré par sa propre escorte, ce qui s'explique sans mal dans la chaleur de l'action entre deux formations de biplans d'allure assez semblable.

NOUVELLES VICTOIRES

Les opérations se pourvuivent sur un rythme élevé au cours des semaines qui suivent, consistant principalement en des missions offensives dans le secteur Sidi Barrani - Halfaya et même du bombardement en piqué contre les positions ennemies dans la région de Sofafi. La raison en est que le général Wavell se prépare à prendre l'initiative dans le secteur de Nibeiwa.

Le 8 décembre, un *flight* de Gladiator fait mouvement sur un terrain avancé près de Marsa Matruh; ce sit est également connu sous l'appellation LGE-74 (*Landing Ground Emergency*). Le reste du *Squadron* suivra le 23.

Le 9 décembre, le général Wavell lance ce qui, au départ, n'est qu'une « reconnaissance en force ». Toutefois, elle sème une telle confusion dans les rangs italiens qu'elle se transforme rapidement en une véritable percée. Les Gladiator australiens effectuent trois missions de couverture des troupes, tandis que les Gauntlet réalisent cinq sorties de bombardement en piqué contre des véhicules au nord-ouest de Sofafi.

Le lendemain matin, lors d'une reconnaissance isolée, le *Flight Lieutenant* Gaden rencontre un Ro 37, probablement en mission similaire, et l'abat en flammes. Un peu plus tard dans la journée, quatre Gladiator sont dirigés vers une formation ennemie au-dessus de la

L'un des Fiat CR.42 du 9° *Gruppo* abattu au cours du combat du 19 novembre 1940. Les chasseurs de souvenirs sont déjà passés par là et il est impossible d'identifier la *Squadriglia*.
(Australian War Memorial - neg. 004924)

Les mêmes que sur la photo de la page 42 : Rawlinson, Pelly et Boyd.
Alan C. Rawlinson (DFC *and bar*) terminera la guerre avec le grade de *Group Captain* et 8 victoires confirmées.
(Collection A. Thomas)

ligne de contact. Ils trouvent, en effet, douze CR.42 en train de mitrailler les positions britanniques et engagent sans hésiter le combat bien qu'étant à un contre trois. Trois Italiens sont abattus et les victoires sont attribuées aux *Squadron Leader* Ian D. MacLachlan et *Flight Lieutenants* Gordon H. Steege et Arthur A. Gatward; les deux derniers revendiquant aussi une probable chacun.

De nouvelles patrouilles sont réalisées le 11 décembre, mais les Italiens restent discrets, mais le lendemain, une patrouille de Gladiator se heurte à une formation de dix-sept Fiat CR.42 à une dizaine de kilomètres du nord-ouest de Sofafi. Encore une fois, les Australiens s'en sortent sans perte, après avoir abattu trois de leurs assaillants. Les victoires sont revendiquées par le *Fying Officer* Wilfred S. Arthur, Alan H. Boyd et Allan C. Rawlinson.

Les Gauntlet sont retirés ce même jour de la première ligne, les efforts nécessaires à leur maintien en état de vol n'étant pas justifiés par les résultats obtenus sur le terrain.

UNE MAUVAISE JOURNÉE

Le 13 ne va pas porter chance aux Australiens. Au cours d'une sortie matinale, six Gladiator croisent la route de cinq S.79 qui bombardent des troupes britanniques près de Salum. Piquant à l'attaque, Steege descend un des bombardiers et un revendique un second comme probable. Avant que les Gladiator ne se regroupent pour une seconde passe, ils sont coiffés par l'escorte de Fiat CR.42.

Le *Flight Lieutenant* Gaden est abattu et tué lorsque son avion percute le sol. Le *Flying Officer* Winten est touché par une balle explosive à la main droite et doit sauter en parachute. Boyd et Gatward sont tous les deux contraints à un atterrissage forcé. Son appareil n'ayant été subi que des dommages sans gravité, Boyd peut redécoller et il regagne Gerawla avec Gatward assis sur ses genoux.

Son Gladiator ayant été mis en pièces, Arthur décide qu'il est plus sage de sauter en parachute. Au moment où il va évacuer l'habitacle, il s'emmêle dans son tuyau d'oxygène. Il s'en libère mais se retrouve coincé dans les haubans. Dans l'incapacité de se dégager, il s'attend au pire quand, vers 300 mètres d'altitude, il est brutalement propulsé dans le vide. Le choc ayant ouvert son parachute, il touche le sol en douceur. De retour au mess, il produira la poignée d'ouverture de son parachute pour échapper à la tournée générale.

Les deux victoires revendiquées par Arthur compensent difficilement la perte d'un pilote tué, un grièvement blessé, quatre Gladiator détruits et deux autres endommagés. Ce combat ne laisse que très peu d'avions en état de vol et les missions sont suspendues au cours des jours suivants, les pilotes rentrant à Gerawla.

UNE FIN D'ANNÉE ASSEZ CALME

Le 16 décembre, les *Flight Lieutenants* Pelly et Jeffrey et les *Flying Officers* Davidson et Rawlinson partent dans un Vickers Valentia à destination d'Abou-Sweir. Ils récupèrent quatre Gladiator Mk. II (N 5754, N5763, N5786 et N5857) au dépôt local de la RAF et rentrent à Gerawla le lendemain. Ces appareils, ainsi que quatre autres remis en état par les mécaniciens du *Squadron*, sont envoyés le 18 décembre sur le terrain avancé. Ils participent à un certain nombre de sorties, mais l'aviation italienne brille par son absence. Le 23 décembre, le gros du N° 3 RAAF *Squadron* déménage pour un autre terrain avancé situé à l'ouest de Sollum. Le seule véritable accrochage du mois de décembre se situe le 26 quand huit Gladiator sont pressentis pour escorter un Lysander jusqu'à Bardia. Alors que les chasseurs attendent le Lysander au point de rendez-vous, ils aperçoivent une formation de S.79 à la verticale du golfe de Sollum. Ces bombardiers, au nombre de dix, sont escortés par six Fiat CR.42 en couverture rapprochée et dix-huit autres en couverture haute. Deux Gladiator sont désignés pour s'occuper des bombardiers pendant que les six autres engagent les chasseurs italiens. Les bombardiers mettent rapidement le cap à l'ouest, tandis que dans la mêlée, deux Fiat sont aperçus en train de tomber en flammes. Le *Flying Officer* W.S. Arthur revendique un Fiat sûr et quatre endommagés, le *Flight Lieutenant* G.H. Steege un confirmé et un endommagé, le *Flying Officer* John R. Perrin un confirmé et le *Flying Officer* A.C. Rawlinson un probable. Trois Gladiator ont été endommagés.

L'année 1941 commence par l'arrivée d'un nouveau chef, le *Squadron Leader* Duncan Campbell, officiellement investi dans ses fonctions le 1er janvier. Le mois de janvier est marqué par une augmentation du rythme des patrouilles, notamment en appui des troupes dans le secteur de Tobrouk. À la suite de la prise de Bardia, le N° 3 RAAF *Squadron* subit une certaine réorganisation. Le *flight* de Lysander est transformé sur Gladiator et retourne à Gerawla. Les deux autres *flights*, maintenus sur Gladiator, sont transférés sur un terrain avancé à quelques kilomètres de Gambut. Fin janvier, le *flight* de Gerawla rejoint les deux autres et, pour la première fois depuis son arrivée dans le désert, le *Squadron* vole sur un type unique d'avion.

DERNIERS COMBATS

Le 25 janvier vers 07h30, quatre Gladiator sont envoyés en couverture d'une division blindée près de Mechili. Ces appareils sont confiés aux *Squadron Leader* Duncan Campbell (N5878), *Flight Lieutenant* A.C. Rawlinson (K7963), *Flying Officer* P.StG.B. Turnbull (L9044) et *Pilot Officer* James C. Campbell (L8022). Ils patrouillent à 600 mètres au-dessus des blindés quand ils repèrent cinq Fiat G.50 à 3 000 mètres. Ceux-ci les ont aussi repérés et ils piquent sur les biplans. Peter Turnbull est pris pour cible à plusieurs reprises, mais ils se rebiffe et touche au moins trois adversaires, comme il l'explique dans sont compte rendu :

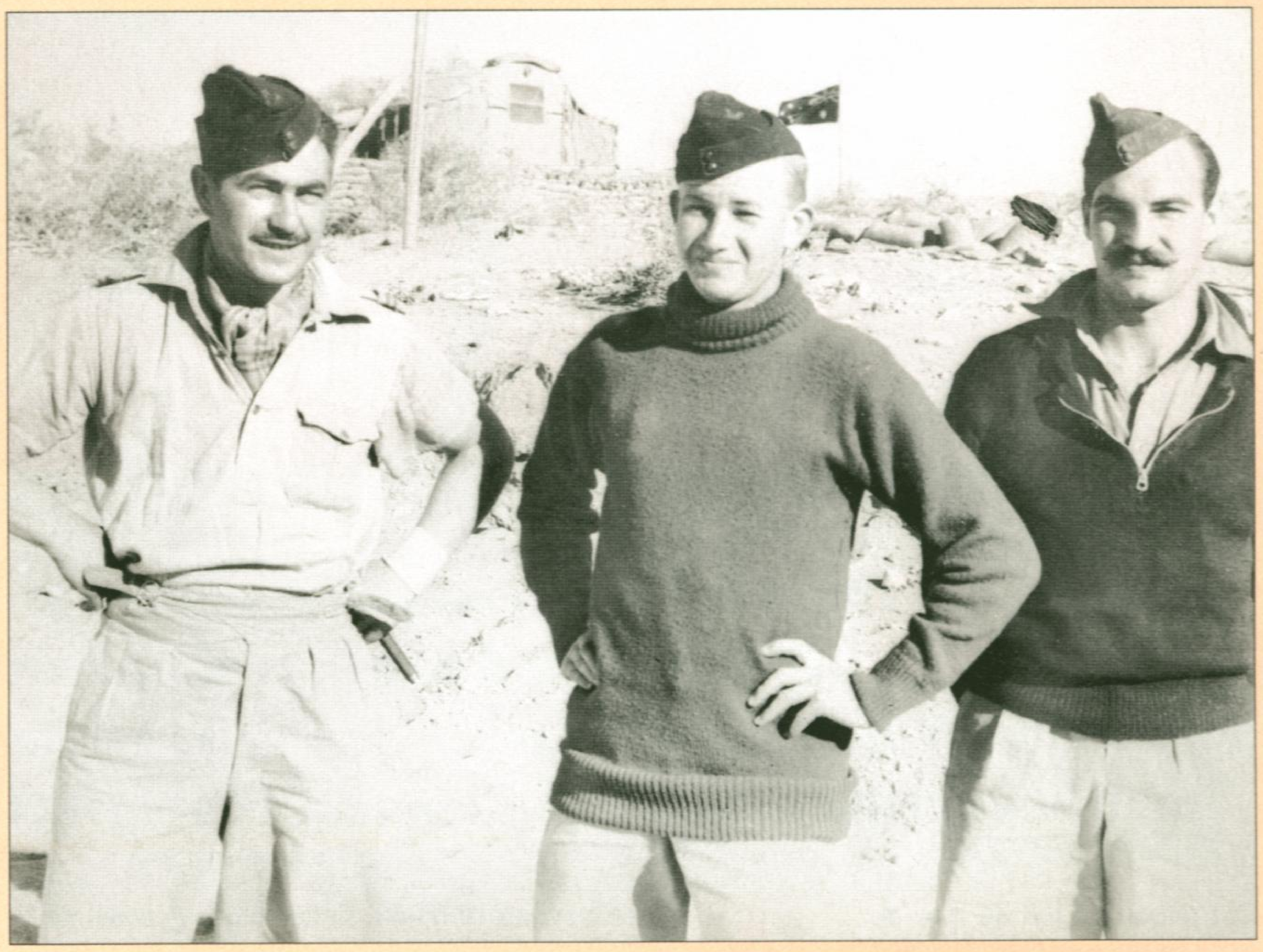
> « J'occupais la position de voltigeur, à l'arrière du V, quand les avions ennemis ont été repérés. La formation a aussitôt tourné vers l'est et nous étions à la verticale de nos blindés quand nous avons été attaqués. À chaque fois, ils m'ont attaqué par l'arrière et par le dessus et, pour éviter d'être touché, j'ai effectué un demi-tour en virage glissé sous mon adversaire. Quand l'avion ennemi passait au-dessus de moi, il reprenait de l'altitude en virant sur sa gauche et je me retrouvais en bonne position en virant sur la droite. J'ai été attaqué à neuf reprises et, à chaque fois, j'ai répété la même opération, mais trois de mes armes se sont enrayées dès la première attaque et la quatrième après la cinquième attaque. J'ai pu voir mes balles toucher l'avion ennemi au cours des troisième, quatrième et cinquième attaques, toutes exécutées à très courte distance.
>
> « Les avions ennemis ressemblaient à des Breda 65, mais le cockpit était situé plus en arrière du bord de fuite de l'aile. C'était le détail le plus caractéristique que nous avions alors noté. Ils étaient très rapides et d'après la poussière soulevée par leurs tirs au sol, on en avait déduit qu'ils étaient armés de 12,7. »

Le *Flying Officer* James Campbell ne rentrera pas et sera porté disparu. Les trois autres Gladiator sont tous endommagés, le *Squadron Leader* Campbell étant même contraint de se poser dans la nature au terme de la troisième attaque. Après une rapide inspection de son appareil, il remonte à bord, redécolle et revient se poser à sa base.

Les patrouilles se poursuivent jusqu'à la fin du mois. Début février arrivent les premiers Hurricane en remplacement des Gladiator.

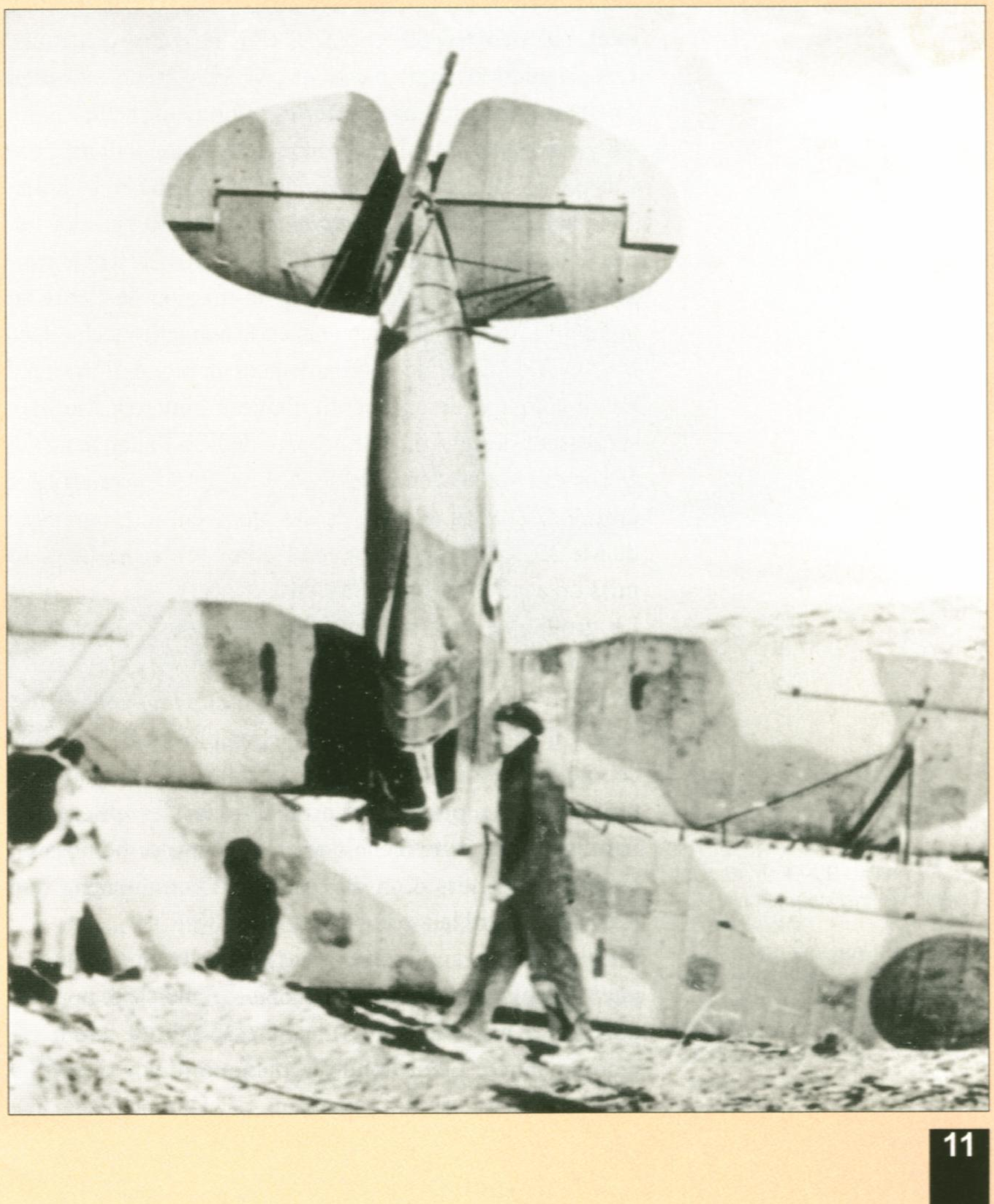
Au cours de son court service au sein du N° 3 RAAF *Squadron*, le Gloster Gladiator en aura décousu cinq fois avec l'ennemi, revendiquant douze victoires pour la perte de trois pilotes et cinq appareils.

Duncan Campbell sera tué le 5 avril 1941 au cours d'un combat contre des Ju 87. Peter Turnbull, après avoir brillamment participé à la campagne de Syrie, perdra la vie lors d'une attaque au sol en Nouvelle-Guinée le 27 août 1942. Allan Rawlinson, Wilfred Arthur et Gordon Steege termineront tous les trois la guerre avec le grade de *Group Captain* et huit victoires confirmées, John Perrin et Blake Pelly la termineront au grade de *Wing Commander* et Alan Boyd à celui de *Squadron Leader*. Il n'y a rien d'étonnant, en fait, à ce que le N° 3 *Squadron*, première unité de chasse australienne engagée en combat, ait donné autant de cadres à la Royal Australian Air Force. On peut affirmer sans crainte d'être démenti que le Gloster Gladiator a pris une part importante à la formation de ces futurs cadres.



Ci-dessus :
photographiés à Gerawla le 9 décembre 1940, de gauche à droite, Peter St George Bruce Turnbull, John Raymond Perrin et Allan Charles Rawlinson.
(Australian War Memorial - neg. 005270)

Ci-dessous :
le Gladiator K6142 en bien fâcheuse posture après avoir été « planté » par le *Flying Officer* Jackson le 31 décembre 1940.
(Collection A. Thomas)



JABOS SUR

Chris Goss

Cet article est tiré du livre de Chris Goss (avec Peter Cornwell et Bernd Rauchbach), *Luftwaffe Fighter-Bombers Over Britain (The Tip and Run Campaign, 1942-43)*, paru chez Crécy Publishing Book en 2003.
La recension de ce livre a été publiée dans Aéro-Journal n° 35 (février-mars 2004).

Au printemps de 1940, l'état-major général de la Luftwaffe demande au Service technique d'étudier la possibilité d'armer le Messerschmitt 109E d'une bombe. Le bureau d'études dessine un râtelier caréné à installer sous le ventre de l'avion et pouvant accueillir une bombe SC 250 de 250 kg. Les essais s'avèrent satisfaisants, le râtelier et la bombe n'engendrant qu'une faible dégradation des performances. Par conséquent, le râtelier ETC500 est commandé en série et issu aux unités pour montage par leurs soins. Simultanément, des commandes sont passées pour une version spécifique des Bf 109E-1 et E-4, baptisées Bf 109E-1/B et E-4/B. Au total, 110 Bf 109E-1/B et 226 Bf 109E-4/B sont construits. Les premiers exemplaires sont pris en compte en juillet 1940 et versés à la 3^{e} *Staffel* d'une nouvelle unité, l'*Erprobungsgruppe* 210 (groupe d'expérimentation).

L'Erp.Gr 210 a été créé à Cologne-Ostheim le 1er juillet 1940 sous les ordres du *Hauptmann* Walter Rubensdörffer. Ses deux premières escadrilles volent sur Bf 110 et la troisième sur Bf 109. Cette unité a pour mission de mettre au point de nouveaux équipements et de nouvelles techniques d'appui tactique et de bombardement en piqué. Il avait été prévu d'équiper le groupe du nouveau bimoteur Me 210, successeur désigné du Ju 87 *Stuka*, dédié à l'attaque au sol et capable de se défendre seul. Toutefois, en raison des graves difficultés techniques qui plombent le programme du Me 210, l'Erp.Gr. 210 reçoit l'ordre de s'acquitter de sa mission avec le Bf 110 et le Bf 109.

Le groupe se met au travail sans tarder, établissant un programme rigoureux d'entraînement au bombardement en piqué placé sous la responsabilité du *Hauptmann* Karl Valesi, un farouche promotteur de l'emploi du Bf 109 dans ce rôle. Le 10 juillet, le groupe s'installe à Denain, où l'entraînement se poursuit d'arrache-pied, les pilotes se familiarisant à cette technique en lançant des bombes en ciment. C'est lors d'un de ces vols d'entraînement que Karl Valesi perd la vie le 7 août.

Pour les attaques en piqué à basse et moyenne altitudes, une vitesse de 600 km/h est préconisée, tandis que pour les attaques à haute altitude, une vitesse de 650 km/h est recommandée. Étant donné le manque d'expérience, la visée se fait à l'estime; cependant, par tâtonnements, une méthode permettant d'utiliser le collimateur Revi finit par être mise au point, comme l'explique l'*Oberleutnant* Otto Hintze, alors *Staffelkapitän* de la 3./Erp.Gr. 210 :

> « L'angle du piqué depuis 3 000 mètres était de 45° en maintenant la cible dans le centre du viseur. À 1 000 mètres, on commençait à rétablir pour se remettre en vol horizontal et on lançait la bombe environ deux secondes plus tard, quand la cible se trouvait au milieu de la moitié inférieure du viseur. Il fallait aussi tenir compte du vent. »

L'entraînement va durer deux ou trois semaines. Une ligne rouge est peinte sur le côté de la verrière, alignée à 45° avec l'horizon, afin de permettre aux pilotes de maintenir un angle de piqué le plus correct possible. En effet, en cas de piqué plus prononcé, sur les Bf 109 l'hélice risque de

R LONDRES

Peu avant le début de la Bataille d'Angleterre, la Luftwaffe expérimente une nouvelle arme aérienne : le chasseur-bombardier (1). Les résultats dépassent les espérances, mais l'apparence trompeuse de succès sans portée stratégique va conduire l'aviation allemande dans une véritable impasse.

partir avec la bombe. Dans le courant de la troisième semaine de juillet, le *Gruppe* effectue des reconnaissances armées et des attaques régulières sur les bateaux navigant au large des côtes est et sud de la Grande-Bretagne. Le 19 juillet, la 3./Erp.Gr. 210 réalise deux attaques sur le port de Douvres. Au cours de la première, qui implique la totalité du groupe protégée par le III./JG 51, un châlutier armé est touché. Au cours de la seconde, le tanker *Oiler* est coulé et plusieurs coups proches endommagent le destroyer HMS *Griffin*, un remorqueur et un autre bateau de pêche étant également endommagés.

La semaine suivante, la troisième escadrille effectue treize nouvelles missions au rythme moyen de deux par jour, la plupart contre des convois de charbonniers, de caboteurs et de cargos protégés par des dragueurs de mines et des destroyers. La stratégie d'interdire les eaux de la Manche à la navigation britannique commence à porter ses fruits. À la fin du mois, soit en seize jours depuis le début de sa mise en œuvre, l'Erp.Gr. 210 revendique 89 000 tonneaux coulés, dont quatre navires de guerre, plus la destruction de trois chasseurs anglais pour la perte de trois Bf 110 perdus en combat et deux Bf 109 perdus dans des accidents. Ces résultats amènent le *Generalfeldmarschall* Kesselring à venir à Denain présenter ses félicitations au *Gruppe* le 30 juillet. « L'artillerie volante » a dégagé la route de la Manche pour la flotte d'invasion allemande, dit-il. Maintenant, il est temps de s'attaquer à des objectifs à l'intérieur des terres.

Un Bf 109E-4/B de la 5.(S)/LG 2 pendant la bataille d'Angleterre. Contrairement aux marques tactiques des Bf 109 de l'Erp.Gr. 210 reprises à la chasse, les marques du II.(S)/LG 2 s'apparentaient à celles des *Schlachtgruppen*. (ECPA-D)

---

(1) *Jabo*, contraction de *Jagd-Bomber*, signifie chasseur-bombardier en allemand.

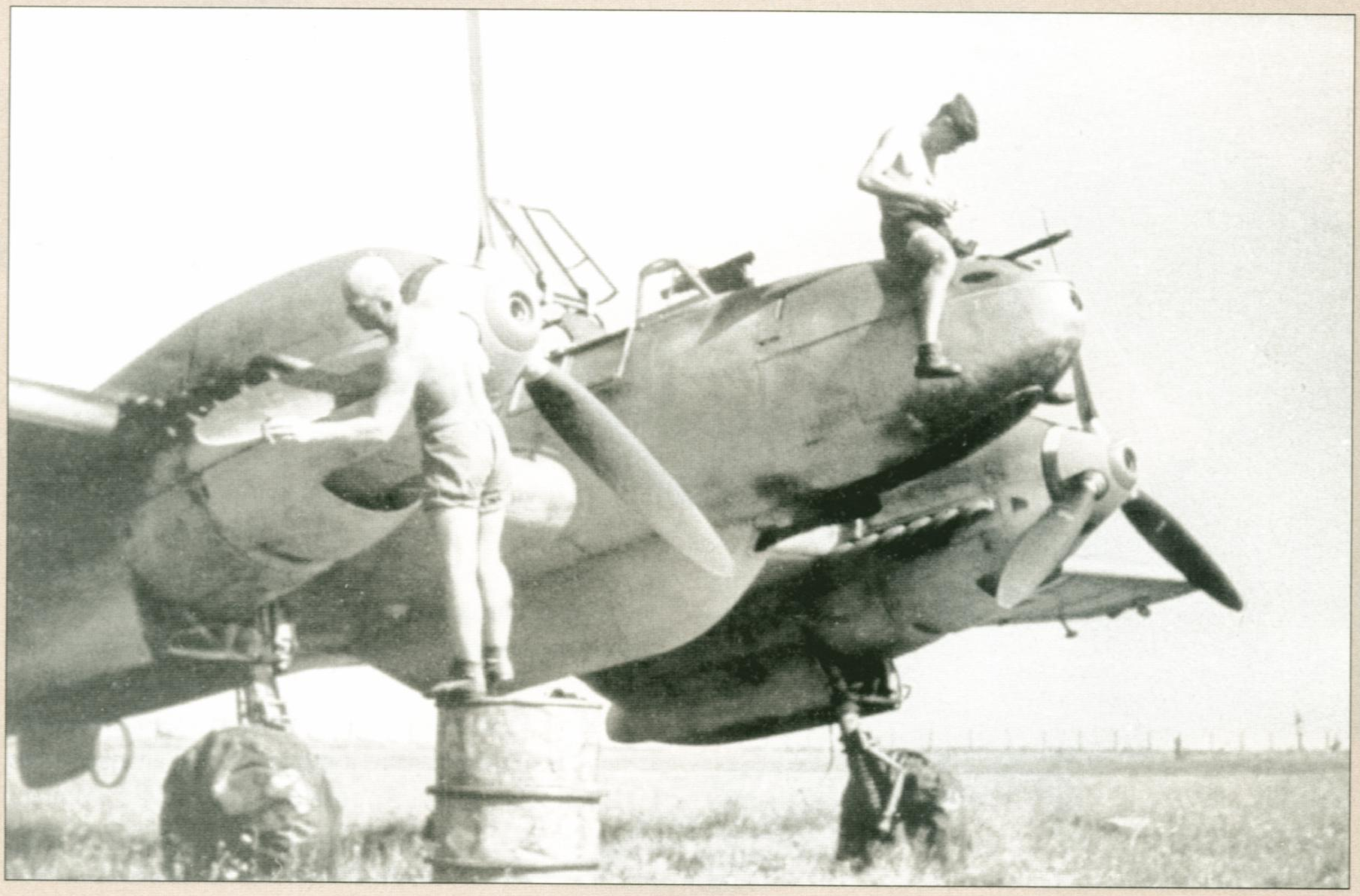
Le *Leutnant* Horst Marx de la 3./Erp.Gr. 210 remporte deux victoires aériennes avant d’être abattu et fait prisonnier le 15 août 1940 sur son « 3 » brun, devant lequel il pose ici. (Collection J. Vasco)

Trop d’objectifs, pas assez d’avions

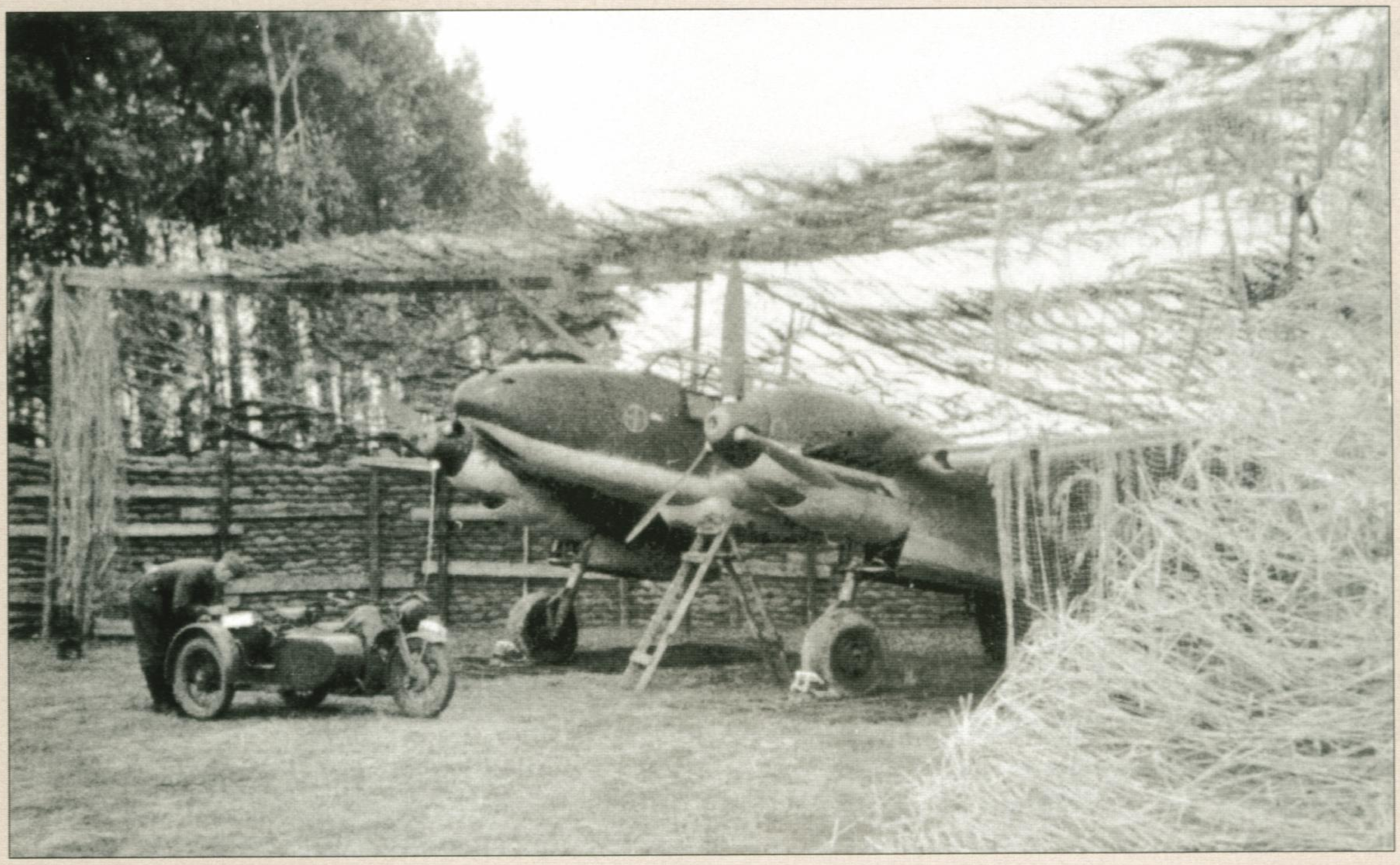
Début août la 3. *Staffel* continue à s’intéresser aux cibles maritimes, attaquant le 5 un convoi au large de Harwich et coulant le chalutier *Cape Finisterre*. Le 12 août, le *Gruppe* dans son intégralité effectue plusieurs attaques simultanées sur les stations de radar de Douvres, Pevensey et Rye sur la côte du Kent et sur celle de Dunkirk à l’intérieur des terres. Les huit avions de la troisième escadrille s’en prennent à la station de Douvres. Les bombes tombent au milieu des bâtiments du complexe et secouent l’antenne du radar sans causer de dommages durables. Tous les avions rentrent en France après avoir mis temporairement hors d’état trois stations vitales pour la défense du Royaume-Uni, seule celle de Dunkirk a été laissée intacte. Puis, un peu après midi, l’Erp.Gr. 210 repart pour guider le I./KG 2 dans un raid dirigé contre l’aérodrome de Manston. Le bombardement est couronné de succès et après le départ des bombardiers, les Messerschmitt 109 reviennent pour une passe de mitraillage.

Les chasseurs-bombardiers ont clairement démontré leur capacité de lancer une charge offensive avec précision contre un objectif d’une grande importance sur le plan tactique. L’arme principale de la Luftwaffe dans le domaine de l’appui tactique, le Ju 87 *Stuka*, s’est avérée beaucoup trop vulnérable à la chasse britannique et l’appareil ne tardera pas à être retiré de la première ligne en raison de lourdes pertes. Les bombardiers moyens Heinkel He 111 et Dornier Do 17 manquent de vitesse pour pénétrer le réseau défensif britannique par surprise et demandent un nombre sans cesse croissant de chasseurs pour les protéger à l’aller comme au retour; la précision leur fait aussi défaut pour atteindre des cibles de faibles dimensions. En fait, à part l’Erp.Gr. 210, la Luftwaffe possède peu d’unités ayant une réelle expérience dans le domaine de l’attaque au sol. Seuls le II.(S)/LG 2, renvoyé en Allemagne pour être transformé sur Bf 109E-4/B, et la 9./KG 76, dont les équipages de Do 17 sont passés maîtres dans l’art de la pénétration à basse altitude, peuvent répondre à l’attente du haut commandement. Or, celui-ci est confronté à un grave problème : trop d’objectifs, pas assez de chasseurs-bombardiers.

Loin de ces considérations qui leur échappent, les pilotes de l’Erp.Gr. 210 vont connaître leur moment de gloire. Le 15 août, ils vont attaquer Martlesham Heath dans le Suffolk. Ils décollent pour la circonstance de Calais-Marck, filent le long de la côte nord du Kent et traversent l’estuaire de la Tamise. Leur intention demeure obscure pour les contrôleurs britanniques même lorsque la formation s’enfonce dans les terres. Dans leur style caractéristique de l’attaque-éclair, les chasseurs-bombardiers ne s’attardent pas plus de cinq minutes au-dessus de leur objectif. Quand ils repartent, ils laissent derrière eux de nombreux bâtiments endommagés et deux hangars détruits. Un Fairey Battle est également incendié et l’ex-



La 1./ZG 1 avait été équipée en Bf 110C-6 armés d’un canon Rheinmetall MK101 de 30 mm logé dans une imposante gondole ventrale. L’armement était complété par les quatre MG 17 dans le nez. Au moins cinq de ces appareils furent transférés lors du passage de l’escadrille à la 1./Erp.Gr. 210. On note le collimateur télescopique et l’emplacement de la ciné-mitrailleuse dans la pointe avant. (Collection J. Vasco)



Un Bf 110C-4/B, probablement de la 2./Erp.Gr. 210, portant l'ancien camouflage de deux tons de vert. (Collection J. Vasco)

plosion de sa bombe de 500 kg ajoute un peu plus à la confusion ambiante.

UNE MISSION CATASTROPHIQUE

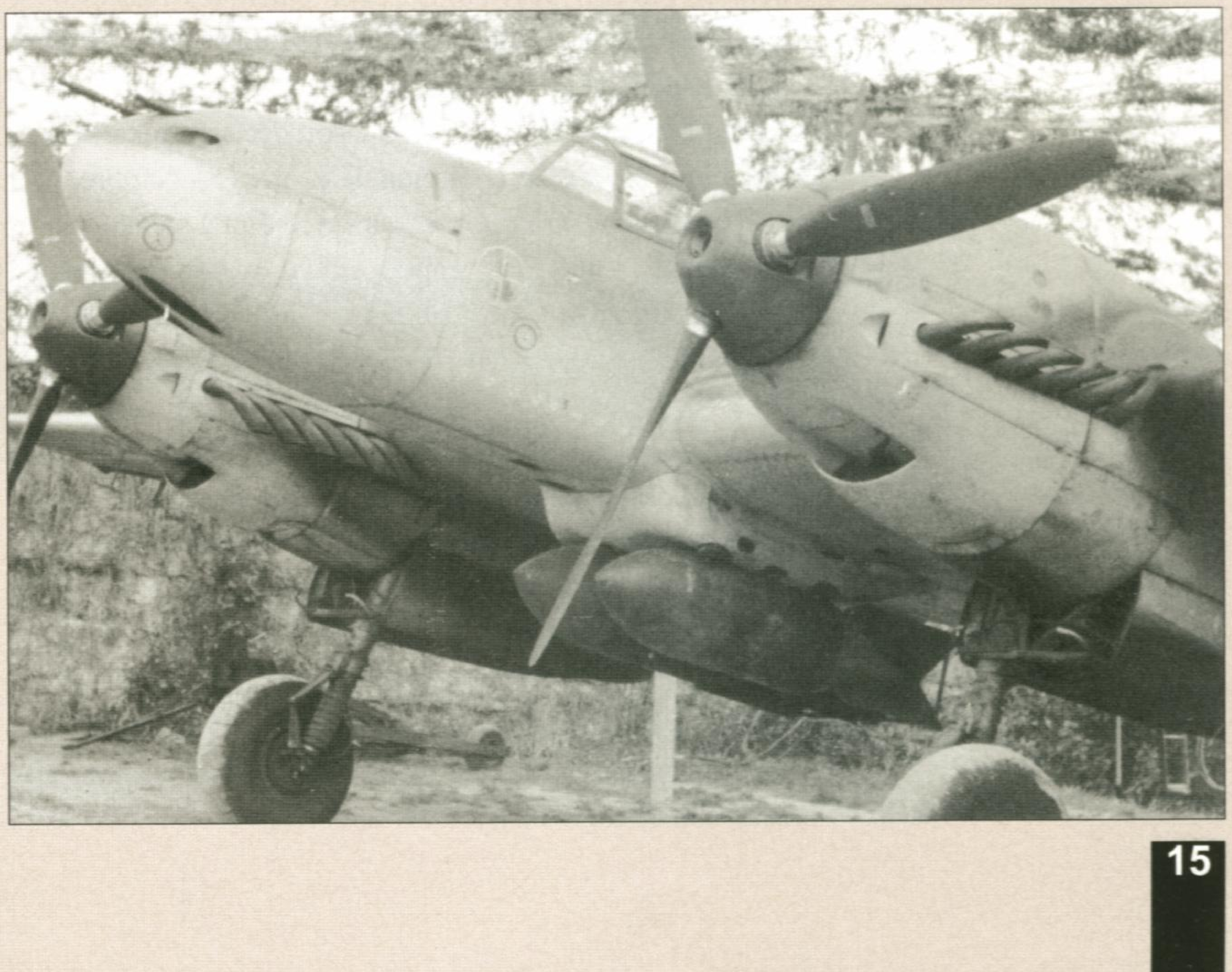
En revanche, la seconde mission du jour va s'avérer désastreuse. Alors qu'il doit attaquer l'aérodrome de Kenley, le *Gruppe* s'en prend à Croydon, à trois kilomètres au nord de Kenley. Les bombes ne causent que peu de dommages matériels, bien qu'elles tuent 62 personnes et blessent 37 autres. Cependant, des Hurricane des N° 32 et 111 *Squadrons* ne tardent pas à les intercepter. Après avoir largué leur bombe, les Bf 109 de la 3. *Staffel* essaient de protéger les Bf 110 qui forment un cercle défensif. Sans l'avantage de l'altitude et en infériorité numérique, ils se retrouvent rapidement dans une situation désespérée. À chaque fois qu'un appareil tente de s'échapper du cercle défensif, il est aussitôt pris en chasse par les Hurricane. Le *Leutnant* Horst Marx, de la 3./Erp.Gr. 210, tente de protéger le Bf 110 du *Hauptmann* Rubensdörffer qui s'enfuit en direction du sud. Les deux appareils croisent la route du *Pilot Officer* « Polly » Flinders, aux commandes de son Hurricane du N° 32 *Squadron* :

> « Un Me 109 m'est arrivé droit dessus sur le côté droit. J'ai coupé les gaz et il est passé devant moi dans mon collimateur. J'ai pressé la détente pendant deux secondes environ et un nuage de fumée blanche a jailli de son moteur. L'appareil a piqué vers le sol. J'ai compris qu'il ne rentrerait pas à sa base et j'ai continué à pourchasser les bombardiers. Une minute plus tard, j'ai aperçu un parachute à environ 6 000 pieds au sud de Sevenoaks. »

Horst Marx s'est parachuté au-dessus de Frant dans le Sussex. L'épave de son avion, le premier Messerschmitt 109 chasseur-bombardier tombé sur le sol anglais, n'a pas vraiment attiré l'attention. Il n'en restait pas assez pour un examen détaillé et rien ne laissait suggérer que ce n'était pas un chasseur classique. Au cours de son interrogatoire, Marx réussit à convaincre ses interlocuteurs qu'il effectuait une banale mission d'escorte et l'officier de renseignement de la RAF conclut son rapport ainsi : « Ce Me 109 ne portait pas de bombe et ne pouvait en porter aucune ».

La mission s'avère particulièrement catastrophique pour le groupe qui perd son commandant (Rubensdörffer et son radio tués), son *Adjutant* (*Oberleutnant* Hans Fiedler tué, son radio prisonnier) son *Technischer Offizier* (*Leutnant* Karl-Heinz Koch et son radio blessés et prisonniers) ainsi que trois autres Bf 110 et un Bf 109 (celui de Marx). L'enseignement de cette déroute est clair : le Bf 110 est trop lent et trop peu maniable pour affronter des monomoteurs de chasse modernes et il n'a dû ses premiers succès qu'à l'habileté, l'expérience et la plus grande agressivité de ses pilotes. En outre, pour couronnées de succès qu'elles puissent être, les attaques contre des cibles côtières s'avèrent moins rentables que les attaques contre les navires de surface. Les raids contre des objectifs à l'intérieur des terres se révèlent beaucoup plus coûteux en

Gros plan sur le nez d'un Bf 110D-0 de la 3./Erp.Gr. 210 sous son filet de camouflage à Denain.
On note avec l'intérêt les deux bombes SC 500, l'insigne du groupe, mais aussi la ligne de pointillés constituée en fait par les points d'attache du fameux *Dackelbauch* (ventre de basset), ce réservoir supplémentaire de 1 200 litres qu'une mauvaise ventilation rendra particulièrement dangereux en raison de l'accumulation des vapeurs d'essence.
(ECPA-D)



Le « 1 » brun du *Staffelkapitän* de la 3./Erp.Gr. 210, l'*Oberleutnant* Otto Hintze. Ce n'est toutefois pas à bord de cet appareil qu'il sera abattu et capturé le 29 octobre 1940 à Pluckley. (Collection J. Vasco)

termes d'équipages et d'avions perdus et leur efficacité est loin d'être prouvée. Des deux types utilisés par l'*Erprobungsgruppe*, le Bf 109 se confirme être le meilleur chasseur-bombardier, en grande partie en raison de sa capacité à se défendre seul en cas de mauvaise rencontre.

ARRIVÉE DE DEUX NOUVEAUX GROUPES

Quoi qu'il en soit, l'OKL a déjà décidé d'augmenter le nombre de ses chasseurs-bombardiers en ordonnant la transformation de deux nouveaux groupes. L'un des deux, le I.(J)/LG 2, commandé par le *Hauptmann* Herbert Ihlefeld, est une unité de chasse conventionnelle. L'une des toutes premières à avoir reçu le Bf 109E avant la guerre, elle a été chargée de son évaluation opérationnelle pendant la campagne de Pologne. Elle est alors en train d'être transformée sur Bf 109E-7. Cette nouvelle version, qui sort tout juste des lignes de production, est équipée d'un râtelier ETC 500 permettant l'emport d'une bombe ou d'un réservoir supplémentaire de 300 litres. Le E-7 peut donc être employé indifféremment comme chasseur-bombardier ou chasseur d'escorte selon les besoins du moment.

Les premiers exemplaires du E-7 sont livrés au I.(J)/LG 2 à Calais-Marck dans le courant du mois d'août. À la fin du mois, le groupe a touché sa dotation complète et un entraînement intensif peut commencer. Quelques pilotes sont envoyés à Denain pour bénéficier de l'expérience de leurs homologues de la 3./Erp.Gr. 210, mais il faut attendre fin septembre pour que le I.(J)/LG 2 soit déclaré opérationnel. Il effectue sa première mission de guerre le 4 octobre.

Entre-temps, la 3./Erp.Gr. 210 a été rejoint à Denain par le II.(S)/LG 2, l'une des premiers *Schlachtgruppen* (groupes d'assaut) de la Luftwaffe. Commandé par le *Hauptmann* Otto Weiß, il vole sur Bf 109E-4/B. Formé à l'origine pour tester sous conditions opérationnelles les avions d'appui tactique et les chasseurs-bombardiers, il a acquis une grosse expérience dans ce domaine au cours des campagnes de Pologne et de France. Après cette dernière, le groupe a été replié sur Braunschweig-Waggum, où, à la fin du mois de juillet, il a commencé à échanger ses vieux Henschel Hs 123 contre des Bf 109E-4/B flambant neufs. Après quatre semaines d'entraînement, il est transféré à Calais-Marck et effecue sa première mission *Jabo* au-dessus de l'Angleterre le 2 septembre.

DES CONSIDÉRATIONS POLITIQUES

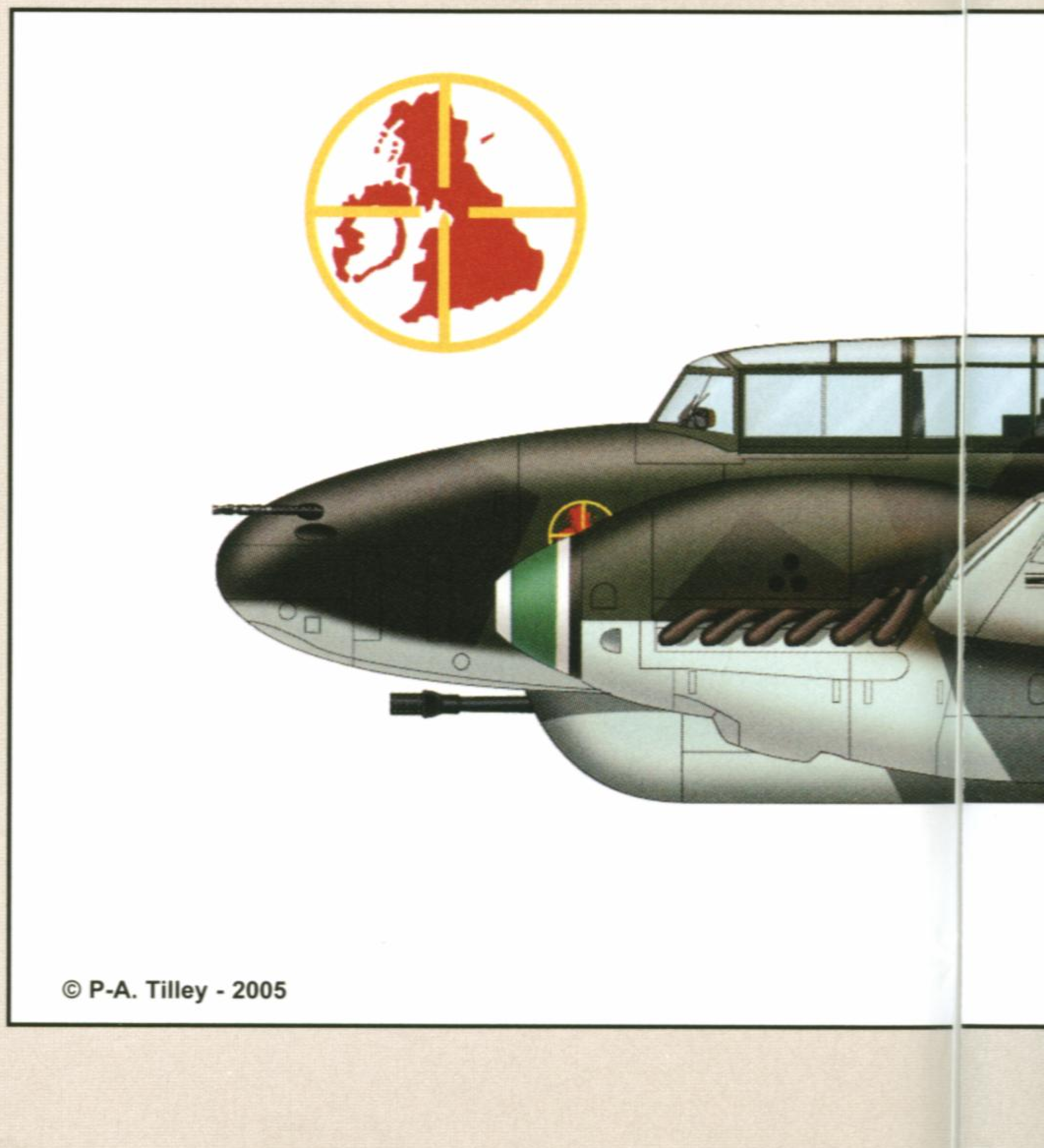
Ce même jour, Göring signe une directive contenant un certain nombre de suggestions portant sur des changements tactiques à apporter dans la conduite des opérations contre la Grande-Bretagne. Le chef de la Luftwaffe demande des attaques de précision contre l'industrie aéronautique britannique et des raids de nuisance visant des objectifs industriels dans le nord du pays à faire exécuter par des avions solitaires pilotés par des volontaires. Tout objectif situé dans le rayon d'action du Bf 109E doit être traité par des chasseurs-bombardiers et, *ipso facto*, il ordonne qu'un tiers des appareils des unités de chasse puisse porter des bombes.

Le Bf 109E est un appareil disponible en grand nombre et les résultats de la 3./Erp.Gr. 210 sont impressionnants. Les *Jagdgeschwadern* doivent être équipées de la version E-4/B, désormais produite en série, et les pilotes doivent recevoir un entraînement adéquat. Aussitôt, au sein de chaque *Gruppe*, une escadrille – soit un tiers de son effectif – est désignée pour être transformée sur *Jabos*. La réaction des pilotes est pour le moins mitigée. Pour la plupart d'en eux, elle est même franchement négative, comme le rappelle le *Gefreiter* Heinz Zag de la 8./JG 53 :

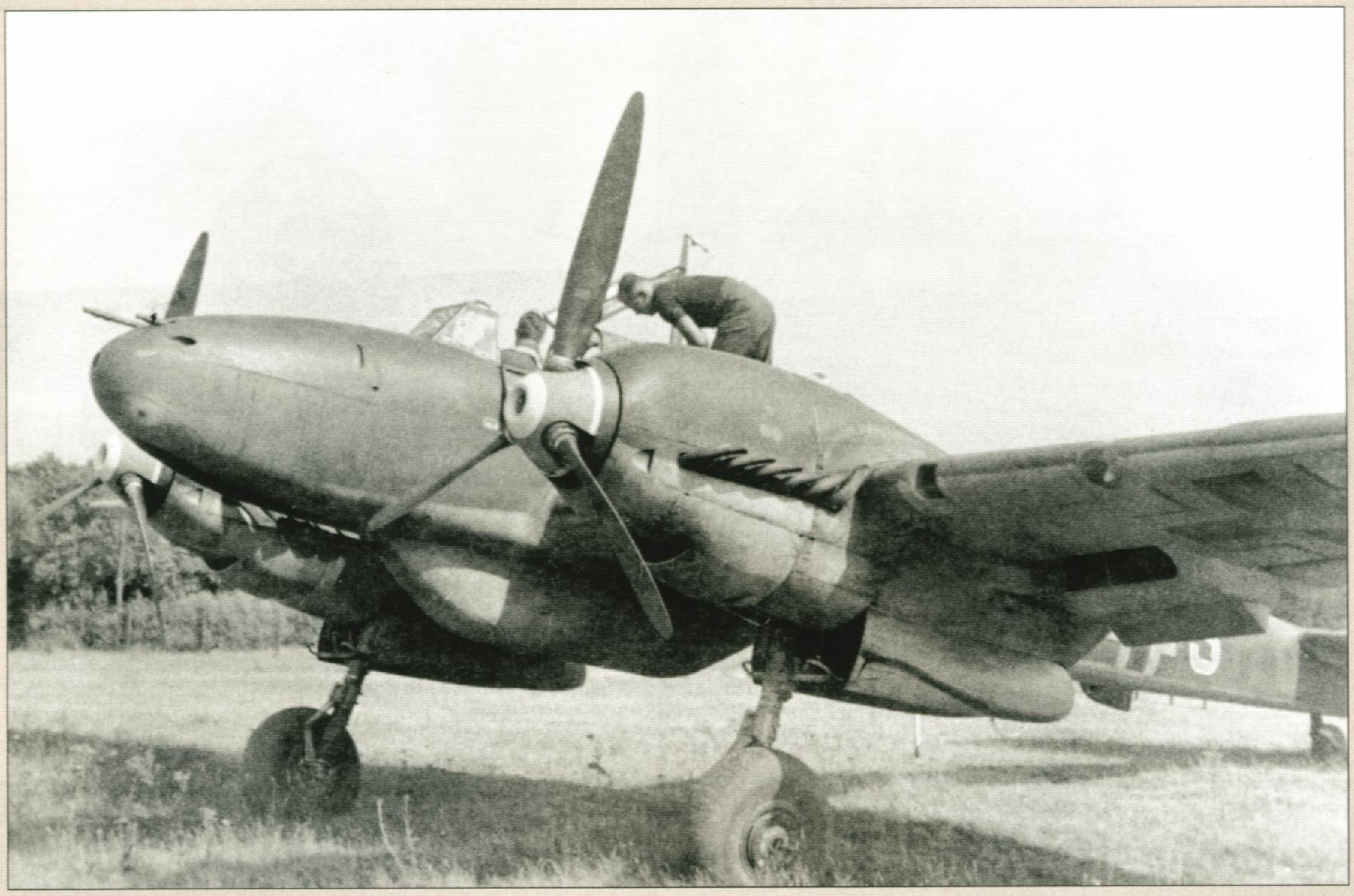
> « Je n'ai jamais pensé que c'était une bonne idée. Notre rayon d'action était déjà assez limité comme ça sans avoir besoin d'être lesté d'une bombe. »

L'*Oberstleutnant* Adolf Galland, alors commandant de la JG 26 et lui-même ancien pilote d'assaut sur Hs 123, exprime le sentiment général :

> « Nous autres, pilotes de chasse, considérions cette violation de nos appareil avec une grande amertume. Nous avions fait l'impossible pour améliorer nos performances... Nous nous étions débarrassés de tout ce qui n'était pas indispensable pour gagner la moindre once de vitesse... Et au bout du compte, ils nous donnaient maintenant des gadgets pour lancer des bombes et nous étions forcés de voir un tiers de nos avions abandonner le combat aérien.



© P-A. Tilley - 2005

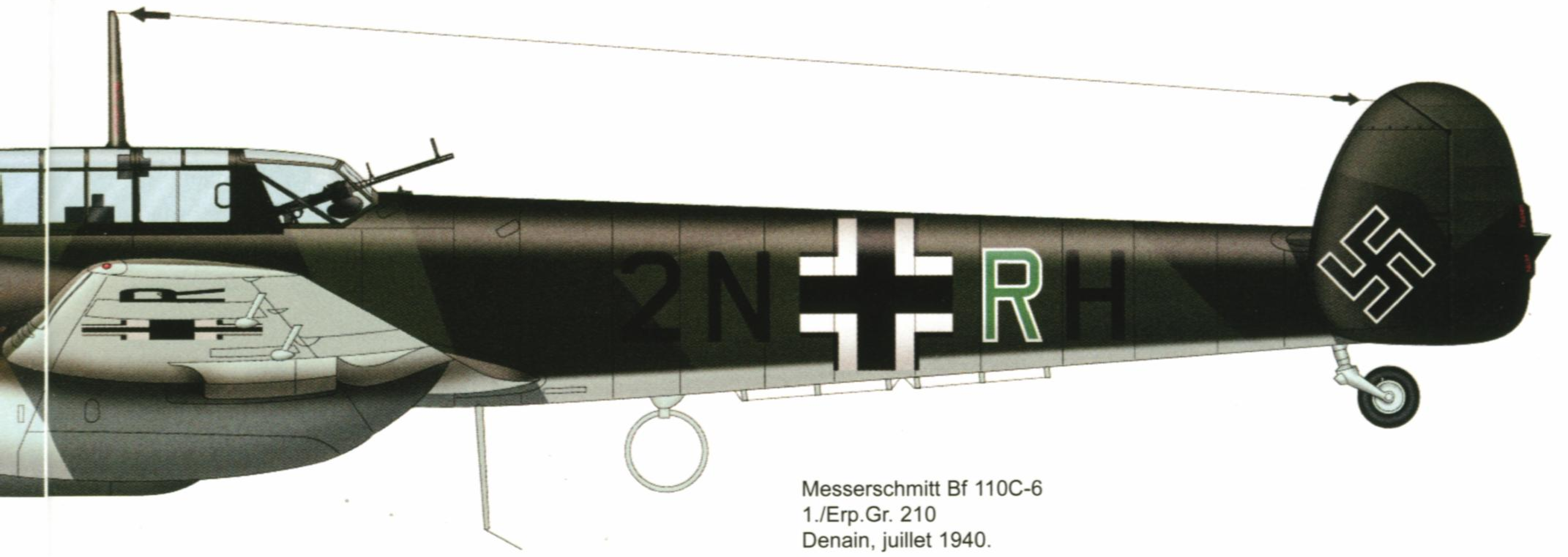


Vue en gros plan du nez d'un Bf 110C-6 (S9+SH).
Les appareils de la 1. *Staffel* portaient des décorations bien particulières sur les casseroles d'hélice.
(Collection J. Vasco)

« Le chasseur se transformait en chasseur-bombardier pour servir d'expédient et de bouc émissaire. Nous partions du principe que le chasseur était apparemment incapable de fournir une protection suffisante aux bombardiers. Et c'était vrai. Si la chasse était incapable de protéger les bombardiers, elle devait alors lancer les bombes elle-même. Les raids sur l'Angleterre étaient devenus une question de prestige et, comme les bombardements de jour ne pouvaient plus continuer et que les bombardements de nuit étaient encore en préparation, la transition devait être assurée par des chasseurs transformés en chasseurs-bombardiers. Non pour des considérations militaires, mais pour une exigence politique passagère. »

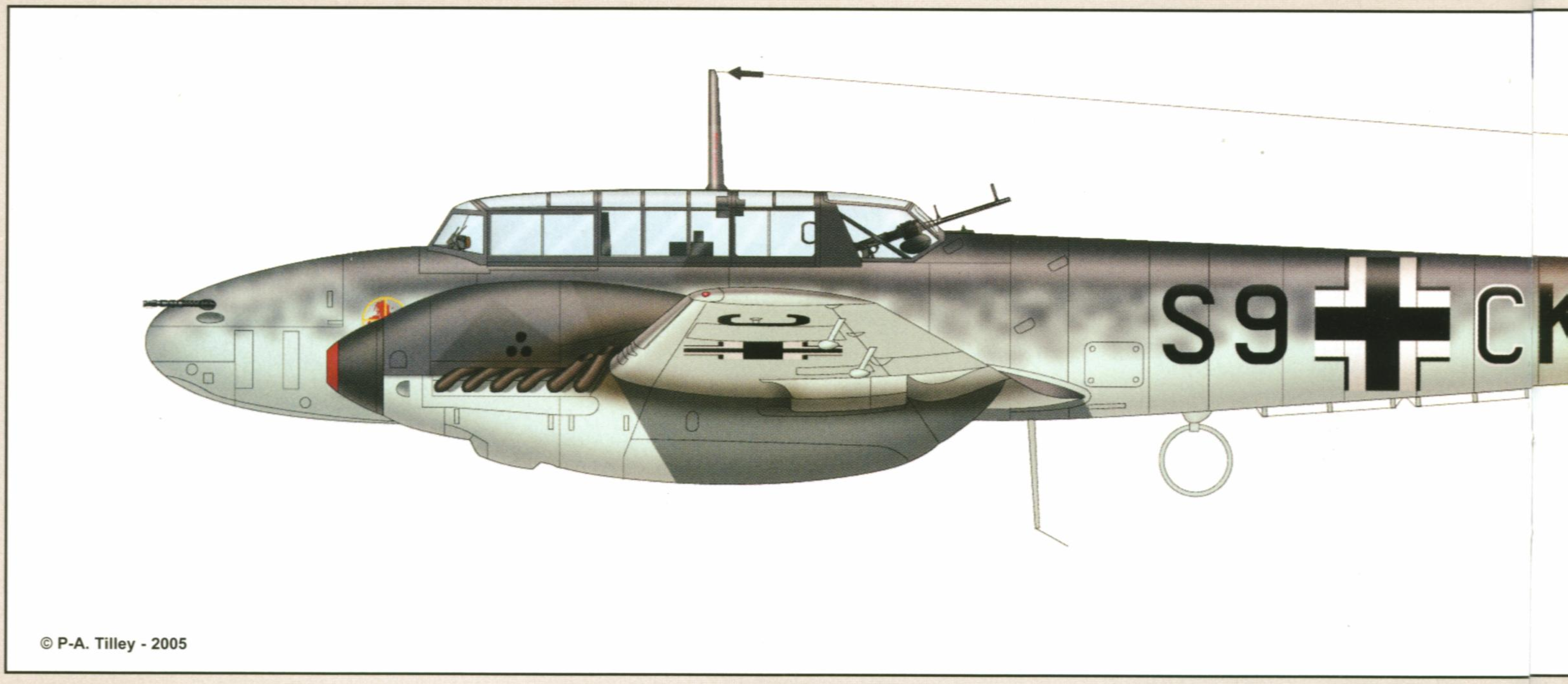
UNE BELLE PRISE

Le II.(S)/LG 2 enregistre sa première perte quatre jours après être entré dans le grand bain, lorsque, le 6 septembre, deux de ses *Jabos* s'aventurent un peu trop près de l'artillerie navale de Chatham au cours d'une sortie au-dessus de l'estuaire dans la soirée. Le *Leutnant* Herbert Dültgen de la 4. *Staffel* est contraint d'abandonner son avion en vol au large de The Nore, tandis que l'appareil du *Feldwebel* Werner Gottschalk de la 6. *Staffel* est touché au réservoir, obligeant le pilote à se poser sur la piste de Hawkinge dans le Kent. Les deux Allemands, indemnes, sont faits prisonniers, ils ne révélent rien d'intéressant pendant leur interrogatoire, bien que la capture de l'appareil de Gottschalk intact fournisse aux Britanniques la première preuve de la construction en série du Bf 109E-4/B. Bien



Messerschmitt Bf 110C-6
1./Erp.Gr. 210
Denain, juillet 1940.

L'avion porte encore le code de la 1./ZG 1 qui a formé le noyau de la 1./Erp.Gr. 210.



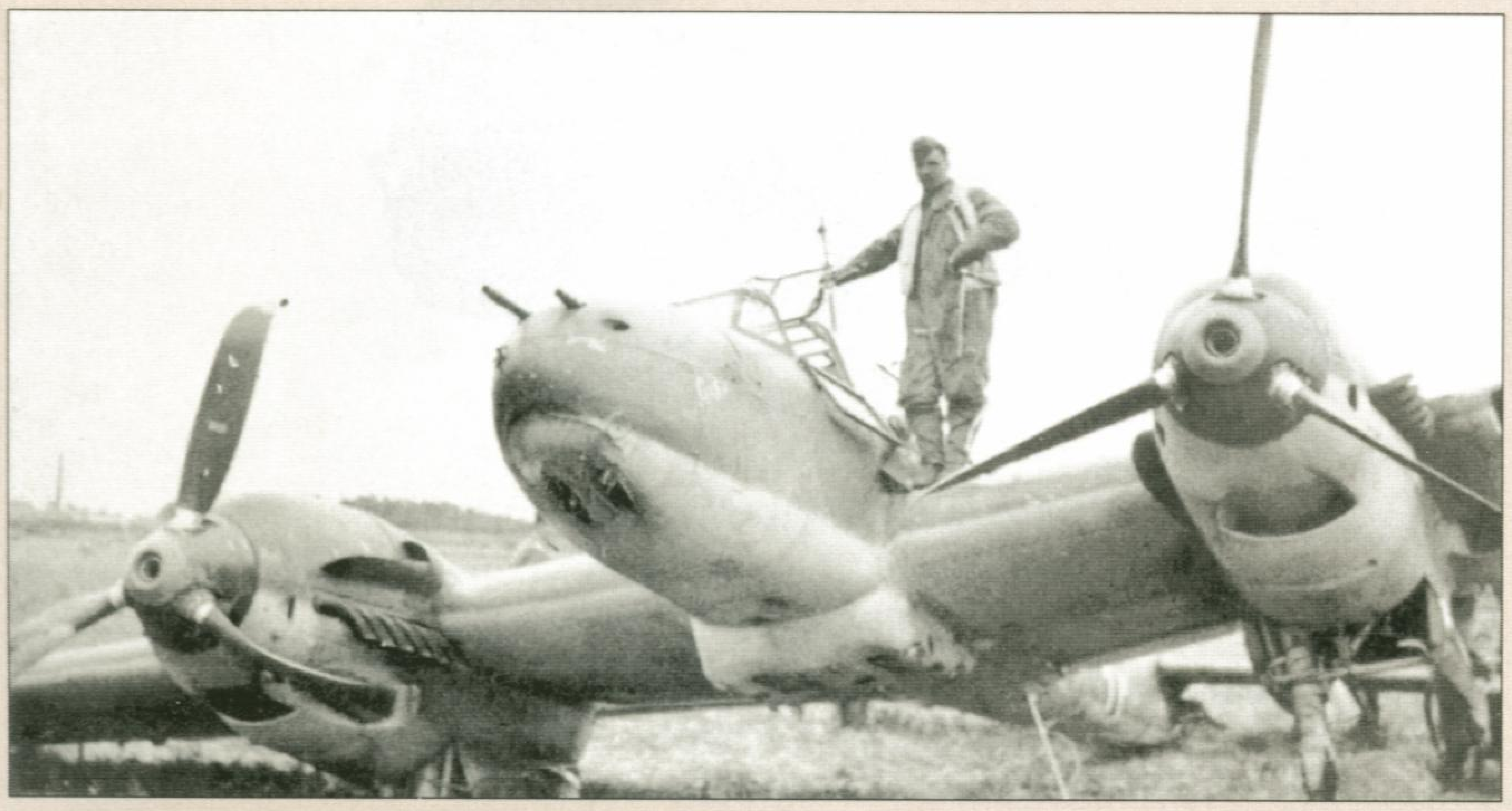
© P-A. Tilley - 2005

évidemment, il subit une inspection et une évaluation complètes. De ce fait, au début du mois de septembre, alors que les unités de chasse allemandes sont en cours de rééquipement avec la nouvelle version du chasseur-bombardier, la RAF est parfaitement informée de son existence et de ses possibilités.

La JG 26 est l'une des premières escadres à appliquer la directive de Göring et sa 4. *Staffel* commence à pratiquer le lancement de bombes dès le 5 septembre. Deux jours plus tard, son *Kapitän*, l'*Oberleutnant* Hans Krug, effectue un atterrissage forcé à Pluckley dans le Kent. Son Bf 109E-4/B ne subit que des dommages superficiels et peut révéler des détails fort intéressants aux yeux des experts de la RAF venus l'examiner. Ils notent une ligne rouge peinte sur le panneau latéral du pare-brise, un panneau de sélection et un système auxiliaire d'armement des bombes monté directement au-dessus de l'indicateur de température d'huile et une poignée de largage des bombes, autant d'indices qui prouvent l'entrée en service tant attendue de la version chasseur-bombardier du Messerschmitt 109E.

Comme souvent en pareil cas, une certaine liberté par rapport à la directive du *Reichsmarschall* est prise par quelques unités, car tous les groupes ne forment pas une *Jabostaffel*. Les archives encore existantes montrent que la 9./JG 54 reçoit trois exemplaires du chasseur-bombardier le 20 septembre et qu'ils sont attribués aux *Oberleutnant* Günther Fink, *Leutnant* Waldemar Wübke et *Unteroffizier* Karl Kempf, ce qui permet de former une section de *Jabos* à l'intérieur de l'escadrille. La *Jaboschwarm* effectue dix-sept missions au-dessus de l'Angleterre jusqu'au 12 octobre, date à laquelle elle cède ses avions à la 8./JG 54 qui devient officiellement la *Jabostaffel* du III./JG 54. Cette dernière exécute encore cinq autres missions *Jabo* avant le transfert du groupe en Hollande d'où il ne participera plus à l'offensive aérienne contre l'Angleterre jusqu'à la fin de l'année 1940.

Endommagé en combat aérien le 21 juillet 1940, le S9+CK gît sur une patte. Sur l'aile, le radio-mitrailleur, l'*Unteroffizier* Ernst Elfner, qui faisait équipe avec l'*Oberleutnant* Alfred Habisch. On distingue tout juste sur le nez l'inscription « JAGUAR » sur le nez. Il s'agit d'un autre S9+CK que celui représenté sur le profil en couleur ci-dessus. (Collection J. Vasco)

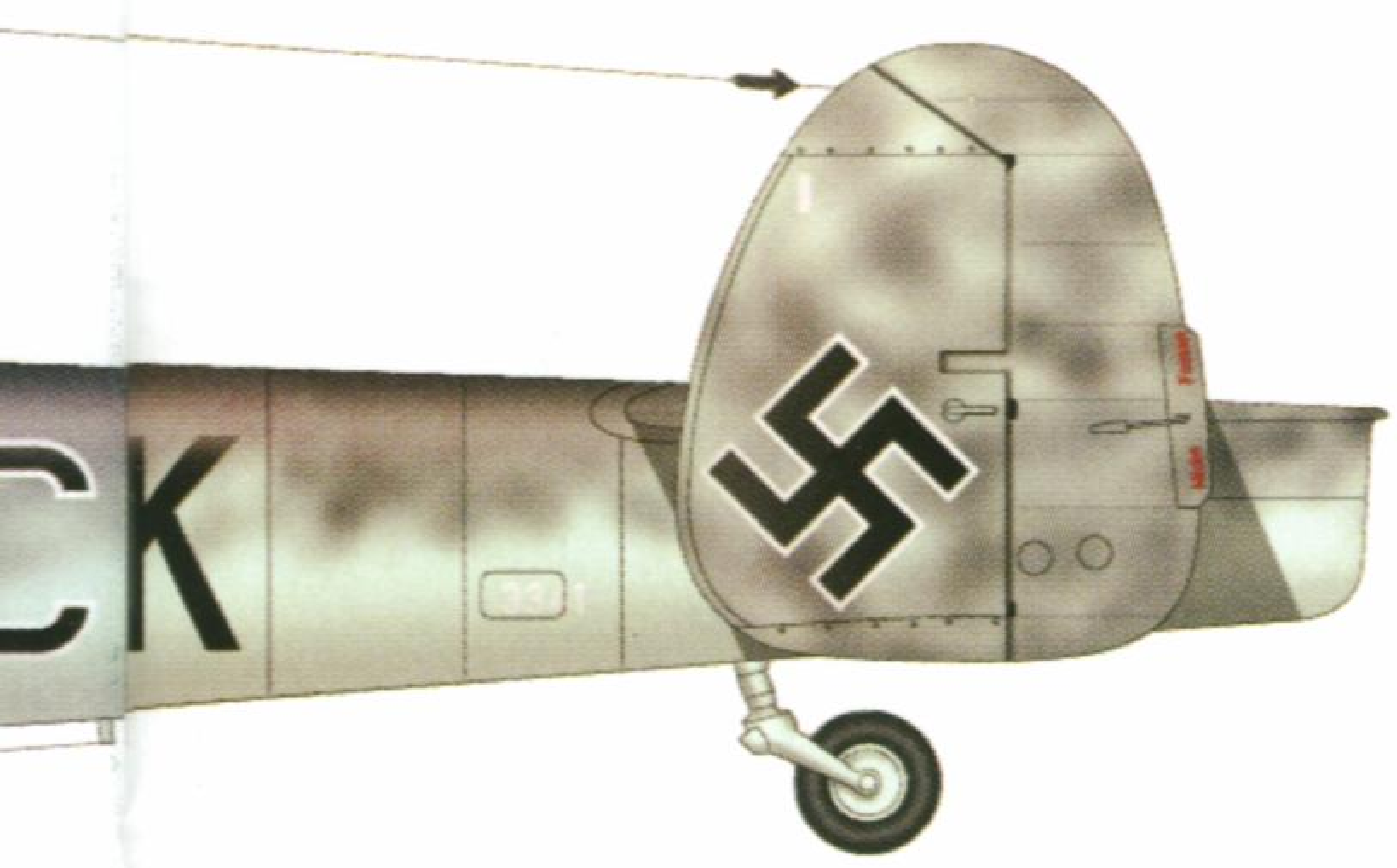


UN CHANGEMENT DE TACTIQUE PEU EFFICACE

Dans la mesure où la majorité des *Jagdgeschwadern* poursuit les missions d'escorte des bombardiers et que le reste est en pleine transformation sur la version chasseur-bombardier, le nombre de sorties *Jabos* pour le mois de septembre reste limité : 19 missions effectuées par des formations allant de 20 à 25 avions, soit 428 sorties, dont 264 contre Londres et son agglomération. Les pertes sont minimes, quatre appareils seulement (moins d'un pour cent des effectifs engagés), trois abattus par la DCA et un par la chasse.

Toutefois, l'accentuation des raids nocturnes implique désormais que la Luftwaffe devient dans l'incapacité de maintenir une quelconque pression sur les défenses britanniques en plein jour. Progressivement, le nombre de chasseurs envoyés pour escorter les bombardiers chute de telle sorte que la Luftwaffe s'en remet alors à de petites formations essentiellement composées de Junkers Ju 88A, un appareil plus performant que les autres bombardiers allemands mais disponible en trop faible quantité.

Les raids à haute altitude au-dessus de l'Angleterre se composent maintenant de larges formations de chasseurs accompagnés par quelques chasseurs-bombardiers, une tactique que la RAF éprouve bien du mal à contrer. La détection par radar et l'observation depuis le sol sont très problématiques à l'altitude à laquelle volent les avions



Messerschmitt Bf 110D-0 (WNr. 3341)
2./Erp.Gr. 210
Abattu le 15 août 1940 au-dessus de Croydon
Équipage (*Oberleutnant* Alfred Habisch et *Unteroffizier* Ernst Elfner) fait prisonnier.

allemands et, n'étant plus bridés par la présence de bombardiers, les *Jabos* arrivent au-dessus de Londres moins de vingt minutes après avoir été repérés. Les contrôleurs aériens britanniques n'ont aucun moyen d'identifier les formations qui comportent des bombardiers et, en conséquence, ils sont incapables de donner des directives précises pour leur interception. Au-dessus de 6 000 mètres, grâce à son compresseur à deux étages, le Bf 109E se révèle largement supérieur aux Hurricane et Spitfire et, en raison de son désavantage, la RAF ne se sent guère encline à affronter les chasseurs allemands. D'autant que sans bombardiers, ces formations, aussi imposantes soient-elles, ne constituent pas une grande menace. La RAF refuse le combat et la Luftwaffe devra trouver une autre manière de l'amener à l'engager.

UNE INFLUENCE NÉGATIVE SUR LE MORAL

Le faible niveau technique des pilotes de *Jabos* constitue une autre raison pour laquelle Londres a été retenu comme objectif principal. En dehors du II.(S)/LG 2 et de la 3./Erp.Gr. 210, qui ont virtuellement fusionné, et du reste de l'Erp.Gr. 210, la quasi totalité des *Jabostaffeln* manque de pratique et d'expérience dans ce nouveau rôle. La plupart des pilotes n'ont reçu qu'une instruction succincte et peu sont enthousiasmés par la nouvelle mission qui leur est confiée, ainsi que le confirme Adolf Galland :

> « Les chasseurs-bombardiers furent mis en service avec une telle hâte que l'on avait pratiquement pas eu le temps de former les pilotes au bombardement et la plupart d'entre eux lancèrent une bombe pour la première fois de leur vie au-dessus de Londres ou d'une autre cible en Angleterre. »

Avec un objectif de la taille de Londres et sans véritable risque d'être interceptés par les chasseurs anglais, tout ce que les pilotes allemands ont à faire, c'est d'atteindre l'objectif et de larguer leurs bombes. Cependant, cette tâche ennuyeuse, répétée jour après jour, ne fait qu'augmenter l'amertume des pilotes de *Jabos* et pèse sérieusement sur leur moral, déjà écorné par la fatigue.

Galland, décidément très critique à l'égard de cette stratégie, écrit que ces attaques « *à part leur valeur de nuisance... n'ont aucune portée militaire* ». Il reconnaît également que ces missions influent de manière très négative sur le moral des pilotes allemands :

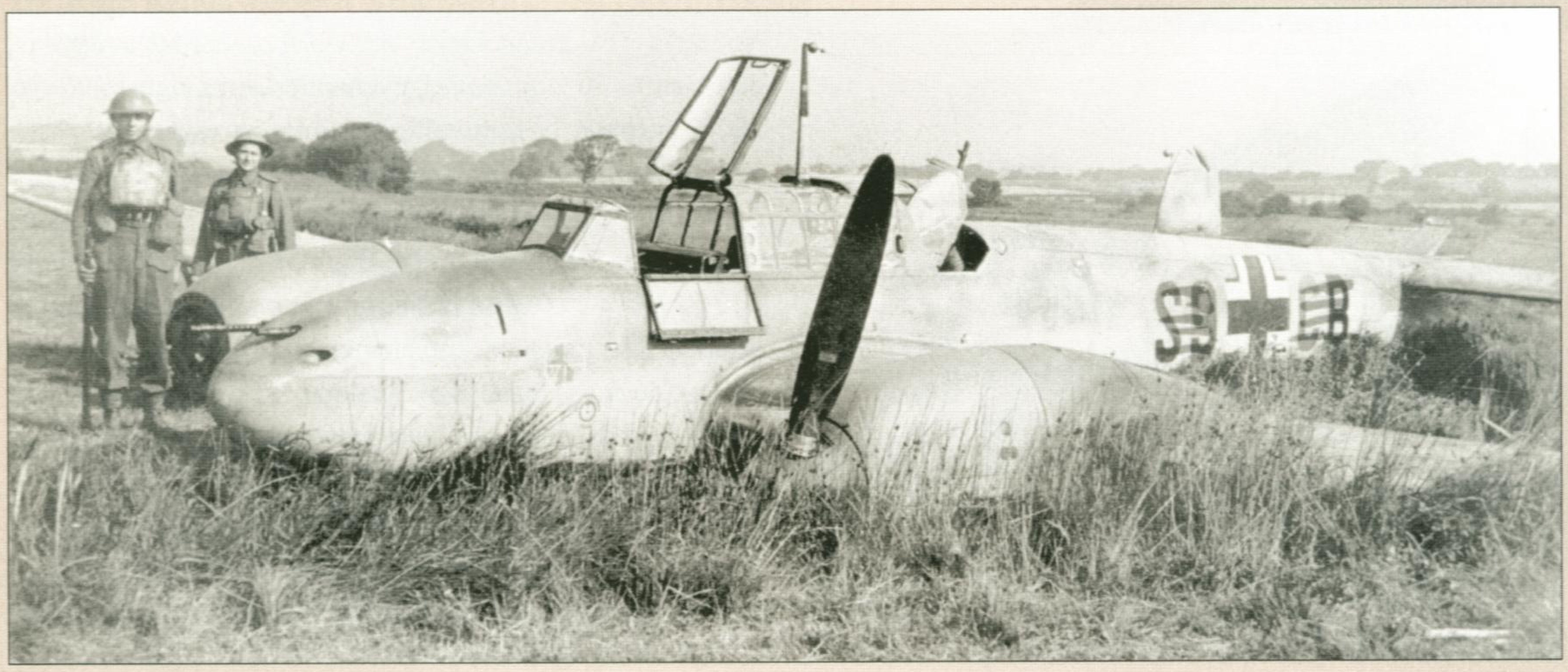
> « ...il est déstabilisant pour un pilote de chasse d'avoir à combattre sans être en mesure de prendre l'initiative. Le moral des pilotes en chasse en était affecté; ils devaient porter des bombes, les lancer à haute altitude sur une énorme cible sans pouvoir en observer les effets et adopter ensuite une attitude passive envers les chasseurs ennemis... »

Le 15 septembre, l'attaque d'un nœud ferroviaire par des *Jabos* du II.(S)/LG 2 reçoit une importante couverture médiatique en Grande-Bretagne. Avec une vive émotion, qui n'est pas sans rappeler celle qu'avaient déclenchée les premiers raids aériens lors de la précédente guerre, les journalistes qualifient l'utilisation de chasseurs-bombardiers de « déloyale » [2]. L'*Oberleutnant* Viktor Kraft se défend :

> « Quand notre groupe a survolé pour la première fois le Kent, un journal anglais a écrit : "*Aujourd'hui un groupe de chasseurs allemands a survolé le Kent et Londres. Personne ne s'attendait à ce qu'ils lancent des bombes et c'est pourtant ce qu'ils ont fait. Ce n'est vraiment pas chevaleresque de voler comme un chasseur, puis de lancer des bombes comme un bombardier.*" Il faut quand même que je dise que ce

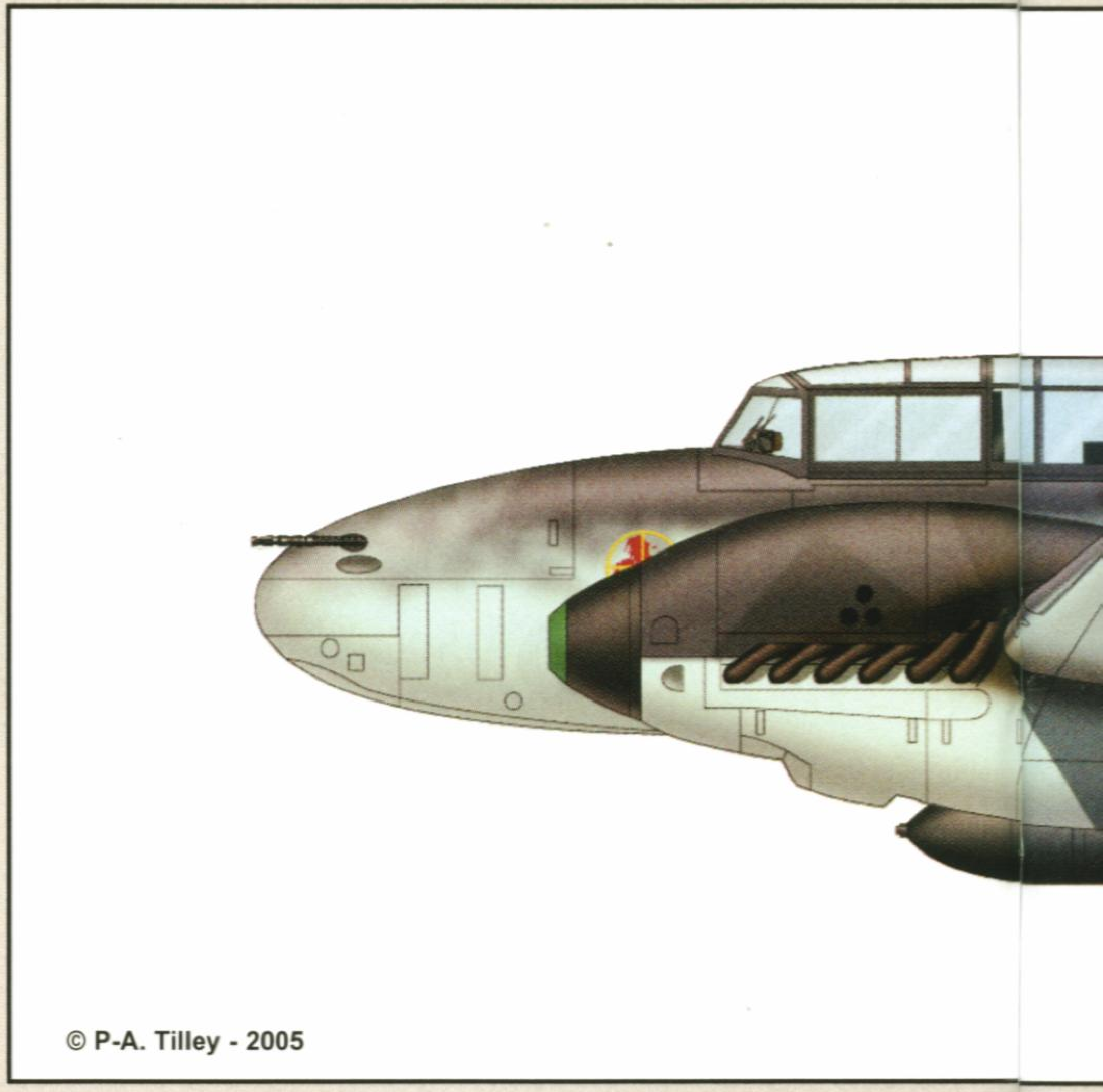
---

[2] Le terme anglais est *unfair*.



L'un des six appareils de l'Erp.Gr. 210 abattus lors du raid sur Croydon le 15 août 1940.
Celui-ci, le Bf 110D-0 WNr. 3339, était piloté par le *Technischer Offizier* du groupe, le *Leutnant* Karl-Heinz Koch. On note que le censeur britannique a tenté d'effacer maladroitement le code tactique.
(Collection J. Vasco)

n'était pas parce que nous n'étions pas chevaleresques que nous avons fait ça. Il s'agissait tout simplement de l'émergence d'une arme nouvelle, rien d'inhabituel dans une guerre. »


© P-A. Tilley - 2005

Les pertes augmentent

Le mauvais temps au-dessus de la Manche et du Sud de l'Angleterre début octobre entraîne une réduction du nombre de sorties, tandis que de nouvelles unités terminent leur entraînement et s'apprêtent à lancer une offensive massive dès que les conditions météo le permettront.

Pour certains, les premières missions avec leurs chasseurs-bombardiers vont se rélever une bien difficile épreuve. Le 2 octobre 1940, lors de sa toute première sortie *Jabo*, le III./JG 53 du *Hauptmann* Wolf-Dietrich Wilcke perd quatre appareils, dont celui du *Staffelkapitän*, l'*Oberleutnant* Walter Fiel. Ce genre de mauvaise expérience n'aide en rien les pilotes de *Jabo* à retrouver la confiance ni à les faire changer d'avis sur l'utilité de leurs missions. Chacune des *Jabostaffeln* va connaître des moments difficiles et, le 7 octobre, c'est le tour de la 2./JG 51. À la tête de l'escadrille se trouve le frère du célèbre *Kommodore* de la JG 51, l'*Oberleutnant* Viktor Mölders, ancien pilote de Bf 110C-6 à la 1./ZG 1.

« Mon escadrille, huit avions armés d'une bombe de 250 kg, devait décoller de Pihen, grimper à 6 000 m, voler vers le nord en direction de Londres et attaquer les docks. Nous devions êtes protégés par la *Stabschwarm* et huit autres appareils.

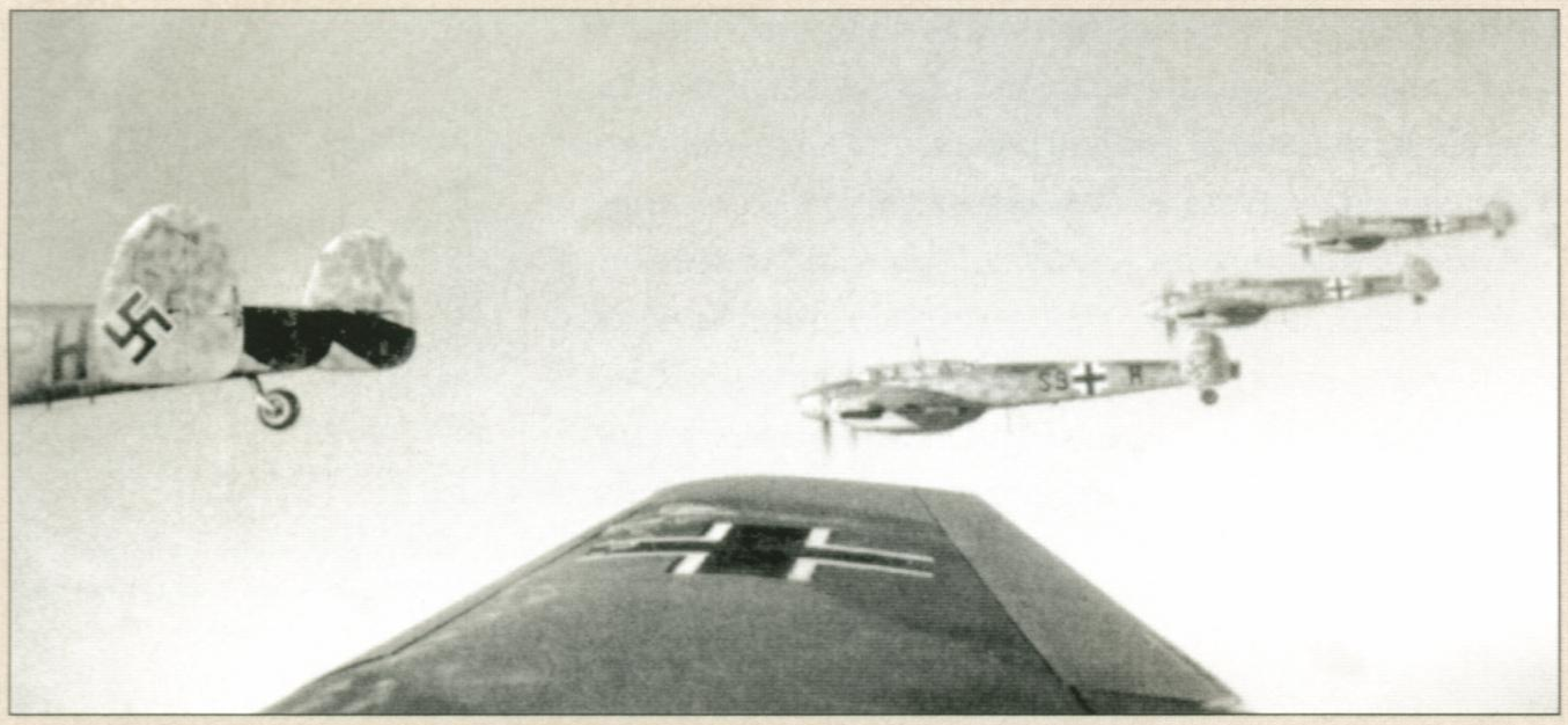
« Quand nous avons approché de l'estuaire de la Tamise, mon frère m'a informé qu'il allait rester à cette altitude et rentrer à Pihen parce qu'ils n'avaient plus beaucoup de carburant. J'ai alors piqué avec ma *Staffel* et survolé les rues de Londres au ras des toits. C'était amusant de voir les obus de DCA éclater au-dessus de moi ! Nous avons largué nos bombes sur les docks et avons mis le cap sur la France. Tout à coup, j'ai entendu un appel à la radio : "*Indiens derrière vous !*" et en me retournant, j'ai aperçu une trentaine d'avions à 6 000 m en train de piquer sur nous. J'ai attendu qu'ils se rapprochent, puis j'ai viré et fait face. Tout ce dont je me souviens ensuite, c'est d'avoir été touché au radiateur. J'ai commencé à perdre du glycol et le moteur a commencé à chauffer.

« J'ai décidé de rester à basse altitude parce que mon moteur n'était pas capable de grimper. J'étais trop bas pour sauter, alors j'ai cherché un champ où me poser. Dans tous les champs, il y a avait de vieilles voitures ou d'autres obstacles destinés à empêcher des planeurs d'atterrir. J'ai fini par me *crasher* sur un fossé anti-char... »

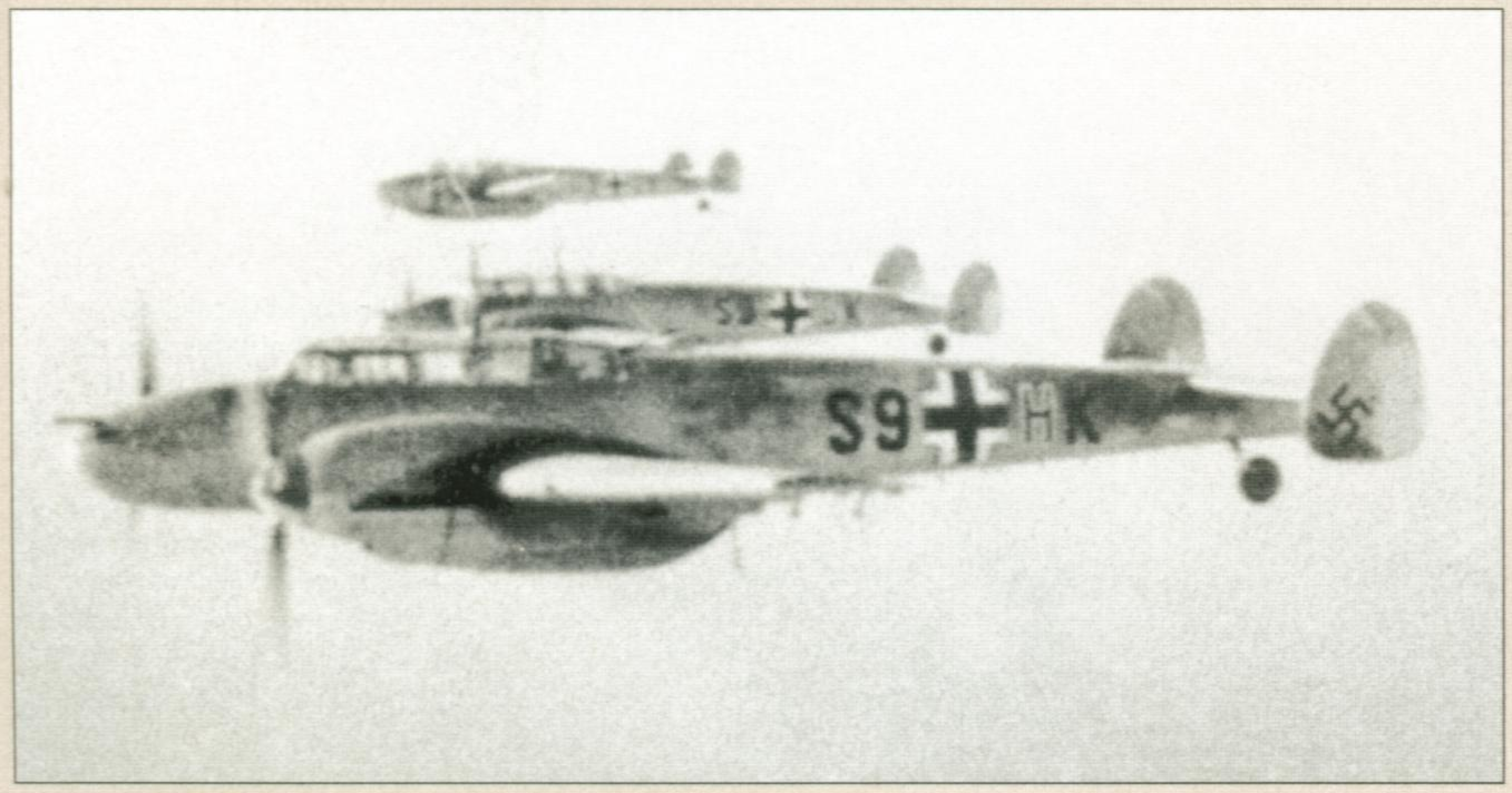
L'attaque sur Londres ce matin-là coûte à la 2./JG 51 deux appareils tombés victimes de Hurricane des N° 501 et 605 *Squadrons*, un troisième *Jabo* parvenant tout juste à atteindre la côte française avant de s'écraser en blessant son pilote. La 4.(S)/LG 2 de l'*Oberleutnant* Heinrich Vogler a également laissé deux *Jabos* dans l'aventure, deux autres de la 5. *Staffel* revenant endommagés.

Le 12 octobre, la Luftwaffe lance douze vagues de chasseurs-bombardiers sur l'Angleterre, totalisant 217 appareils dont 175 s'en prennent à Londres. Trois jours plus tard, l'Angleterre est encore l'objet d'une attaque massive : près de 300 *Jabos* traversent la Manche en quinze vagues, parmi lesquels 175 attaquent directement la capitale, causant de sérieux dégâts et paralysant quelque temps le réseau ferroviaire. Le 17 octobre, on ne compte que huit raids. Londres attire 110 des 186 *Jabos* lancés ce jour-là.

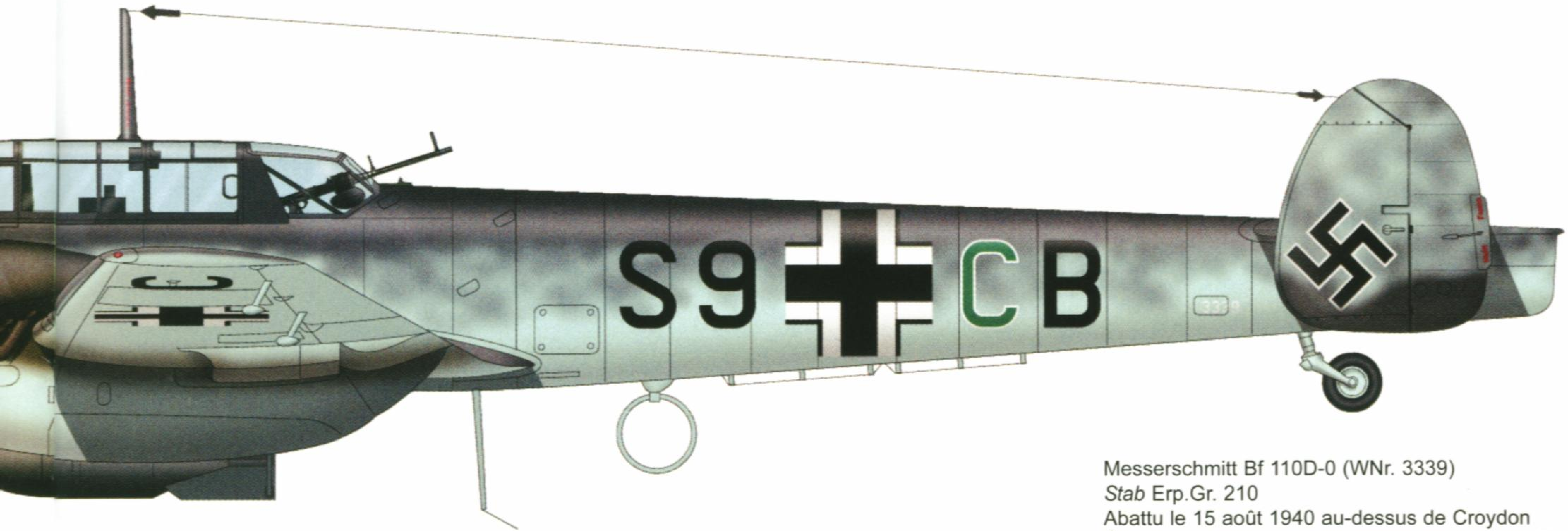
Une nouvelle tactique est alors adoptée, faisant appel à de larges formations comprenant plus de 50 *Jabos* et des bombardiers conventionnels, protégées par une escorte musclée.



Ci-dessous :
une partie de la 1./Erp.Gr. 210 en vol de formation. Au beau milieu, le S9+BH (WNr. 3373) qui sera perdu le 6 septembre 1940, abattu par un Hurricane du N° 1 *Squadron*. Le pilote, l'*Unteroffizier* Gerhard Rüger, sera tué et le radio, le *Gefreiter* Edmund Ernst, fait prisonnier.



En bas :
des Bf 110D de la 2. *Staffel* en formation.
(Collection J. Vasco)



Messerschmitt Bf 110D-0 (WNr. 3339)
Stab Erp.Gr. 210
Abattu le 15 août 1940 au-dessus de Croydon
Équipage (*Leutnant* Karl-Heinz Koch et *Unteroffizier* Rolf Kahl) blessé et fait prisonnier.

Le 25 octobre, quatre vagues sont lancées contre l'Angleterre; sur les 237 *Jabos*, 186 visent Londres. Pour semer le trouble et la confusion chez l'ennemi, 41 sorties de bombardiers classiques sont également exécutées dans la journée. Le tout est escorté par 634 chasseurs. La même tactique est reprise avec succès deux jours plus tard.

LA BONNE MÉTHODE – TROP TARD

Le 29 octobre, mettant à profit une couverture nuageuse basse, le II.(S)/LG 2 mène à bien un raid d'une efficacité rare contre un aérodrome du *Fighter Command*. La formation, estimée à une cinquantaine d'avions, est repérée par radar au moment où elle franchit l'estuaire de la Tamise et s'approche des côtes de l'Essex. Il est alors 16h30 et la nuit commence à tomber. Les contrôleurs britanniques restent sur l'expectative : Hornchurch ou North Weald ? Ou bien, au dernier moment, l'ennemi ne va-t-il pas obliquer vers le sud et se diriger sur la capitale ? Pour leur compliquer un peu plus la tâche, les Allemands ont déclenché simultanément plusieurs autres attaques sur le Kent. Grâce à la confusion qui règne au sein du contrôle de la RAF, les *Jabos* passent à travers les mailles du filet et s'en prennent à North Weald.

Deux *Squadrons* de Hurricane, les 17 et 46, ont déjà décollé de Martlesham Heath pour couvrir le secteur de North Weald en cas besoin. Cependant, à North Weald même, les Hurricane des N° 249 et 257 *Squadrons* ont reçu l'ordre de prendre l'air beaucoup trop tard et ils sont encore en train de décoller lorsque une vingtaine de *Jabos*, piquant depuis 900 mètres, défile à 150 mètres au-dessus de l'aérodrome, arrosant la piste de bombes.

Une bombe explose juste derrière la *Yellow Section* du 249, le *Flying Officer* Keith Lofts devant rapidement reposer son avion gravement endommagé. Au 257, le *Sergeant* Alexander Girdwood est touché par des éclats et son appareil s'écrase en flammes près de la cabane du *dispersal* du 249.

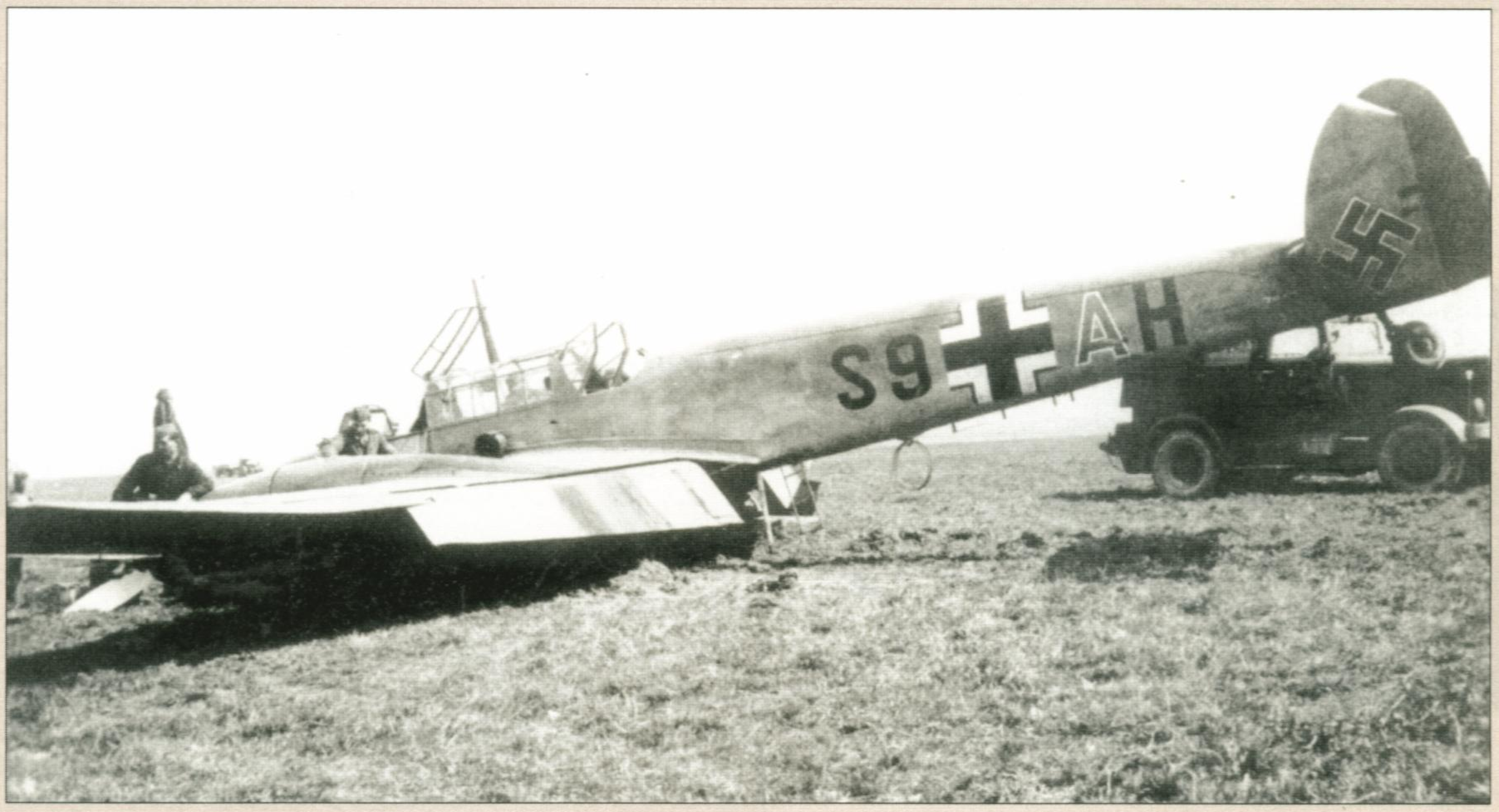
N'étant pas de service cet après-midi là, le *Pilot Officer* Tom Neil du 249 se repose dans sa chambre dans un baraquement près du mess lorsque l'attaque commence :

« J'ai entendu un bruit de moteurs au loin et j'en ai déduit que le *Squadron* avait été envoyé en patrouille. Cela ne m'intéressait pas vraiment. Puis, avec une intensité croissant rapidement, le bruit d'autres moteurs qui fit se dresser les poils sur mes bras. Vite debout, j'ai bondi à la fenêtre juste à temps pour voir la première vague de 109 me passer juste au-dessus de la tête, suffisamment bas pour que je distingue les croix noires sur les ailes.

« Tout de suite après, ce fut un vrai bazar. Les bombes se mirent à pleuvoir. Le bruit et la fureur des explosions, le claquement déchirant des mitrailleuses et le vrombissement des moteurs rendaient l'atmosphère très pesante. Je me suis jeté par terre, m'attendant à tout moment à recevoir le toit sur la tête. Ça a continué pendant une éternité – probablement guère plus de vingt secondes ! Tout à coup, après une fraction de seconde d'accalmie, un énorme bruit a soulevé le plancher comme si lui et moi allions décoller. Puis, après, vint une période de silence tout relatif où la plainte de

Le Bf 109E-4/B « 1 » noir du commandant de la 2./JG 51, probablement le successeur de Viktor Mölders, l'*Oberleutnant* Wilhelm Hachfeld. (Bundesarchiv, Coblence)

Un Bf 110E-1 (WNr. 3847) de la 1. *Staffel* accidenté à l'atterrissage à Abbeville, le 17 avril 1941.
Le « A » était bleu, couleur adoptée par cette escadrille.
(Collection J. Vasco)



désespoir d'un Bofor dans le lointain et le bourdonnement faiblissant de moteurs qui s'éloignaient rapidement semblaient presque incongrus. »

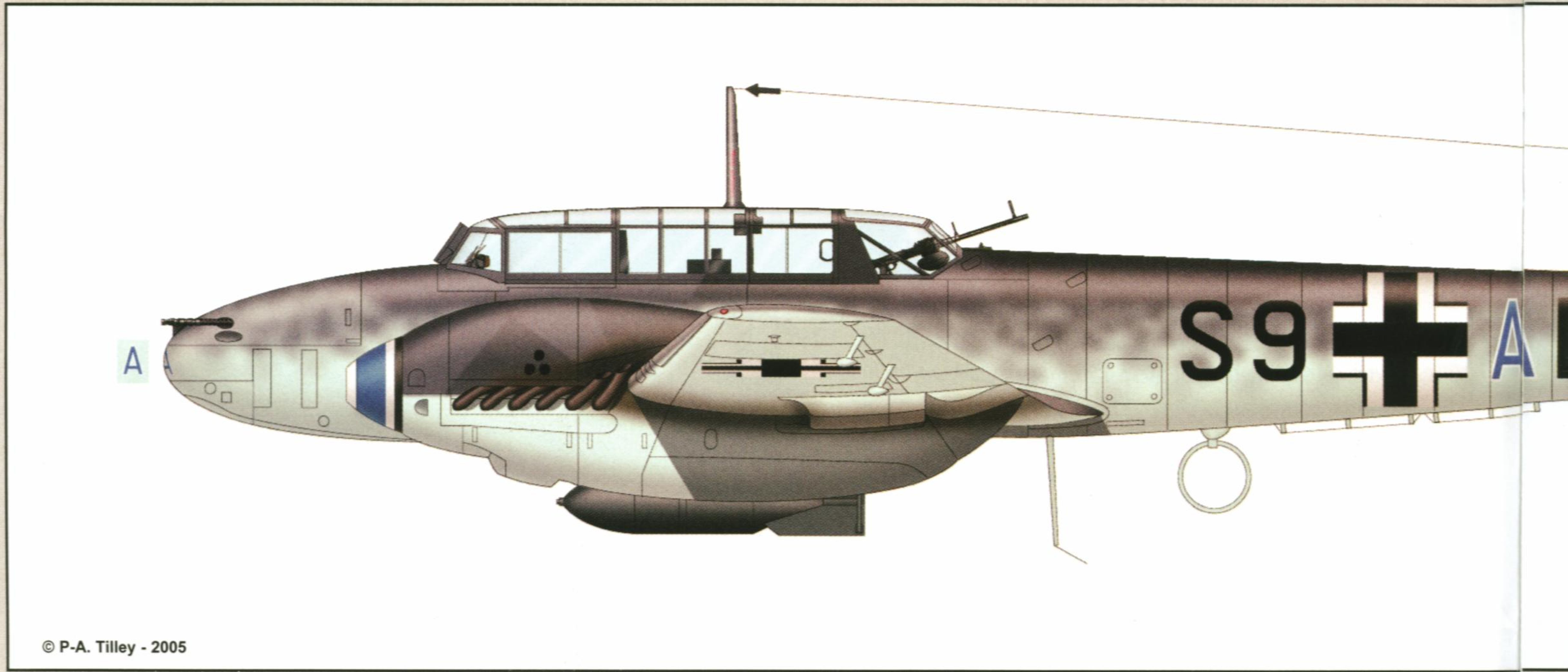
Les pilotes de Hurricane, après s'être resaissis, se reforment et partent en chasse des *Jabos* qui prennent rapidement de l'altitude en direction de l'est et de la côte où le III./JG 26 les attend. Après une longue poursuite, le 249 finit par les rattraper au-dessus de l'estuaire de Blackwater, près de Maldon, et une série de durs combats s'engage au-dessus de la côte de l'Essex.

Le *Flight Lieutenant* « Butch » Barton revendique un *Jabo* qui s'écrase le long de la route entre Maldon et Goldhanger après que son pilote a sauté en parachute. Ce dernier est le *Feldwebel* Hans-Joachim Rank de la 4.(S)/LG 2 qui, gravement brûlé et blessé à la cuisse, décédera dans la soirée. Le *Sergeant* « Micky » Maciejowski en revendique un autre qui effectue un atterrissage forcé près de la plage à Langenhoe avec son gouvernail endommagé et son moteur sur le point de serrer. Son pilote, l'*Oberfeldwebel* Josef Harmeling, appartenant à la même *Staffel*, légèrement blessé, est fait prisonnier. Le *Sergeant* George Stroud en poursuit un troisième en mer et l'abat à une quinzaine kilomètres de la côte. Il était piloté par l'*Oberleutnant* Bruno von Schenck, le *Staffelkapitän* de la 5.(S)/LG 2, dont le corps sera repêché ultérieurement.

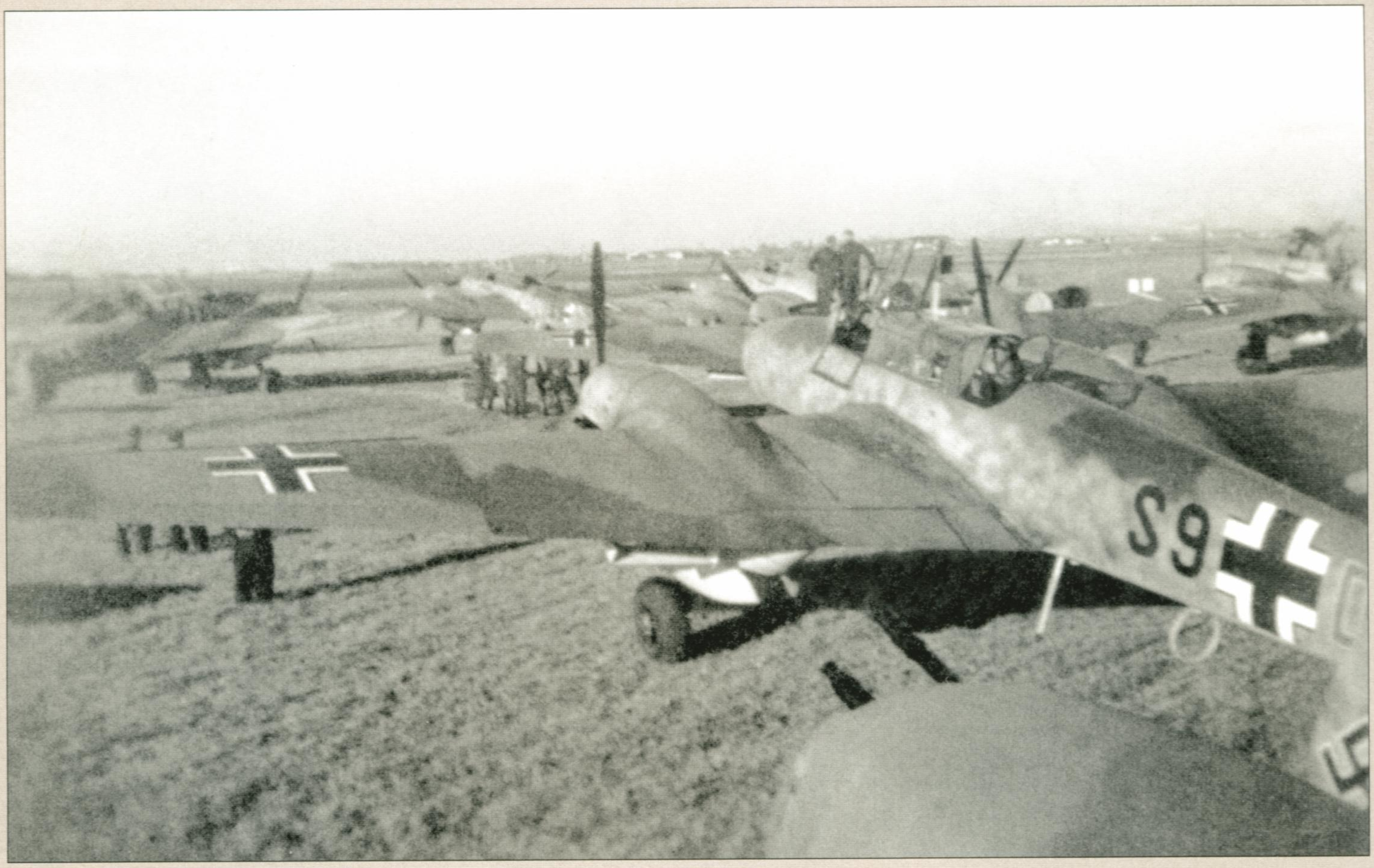
De retour à North Weald, ils constatent les dégâts, comme Tom Neil le rapporte :

> « À la tombée de la nuit, on avait fait le tour de la question. L'aérodrome avait subi de très nombreux dégâts, mais superficiels et insuffisants pour arrêter ou même suspendre les opérations. Les victimes étaient cependant nombreuses, entre quinze et vingt hommes tués et une quarantaine blessés, parmi lesquels quelques mécaniciens du 249. Également, la salle de garde de la base, qui venait d'être reconstruite à grands frais, avait été aplatie pour la seconde fois. »

Un hangar a aussi été détruit et la cour de la compagnie



© P-A. Tilley - 2005



Des Bf 110D de la 1./Erg.Gr. 210 à Denain. Au premier plan, le S9+DH porte sa lettre individuelle en bleu. Le groupe se démarquait des règles en vigueur concernant la couleur des lettres individuelles, puisque le bleu et le vert, normalement réservés aux différents échelons de l'état-major, étaient utilisés au niveau des *Staffeln*.
(Collection J. Vasco)

de Train a été touchée, mais le gros des bombes est tombé sur la piste. Cette attaque est l'exemple-même de ce que les chasseurs-bombardiers auraient dû faire depuis le début : des frappes, que l'on ne dit pas encore « chirurgicales », exécutées à basse altitude par des pilotes supérieurement entraînés. Exactement ce que les Britanniques redoutent le plus, car ils n'ont pas les moyens de les contrer. Des attaques de cette nature, soutenues à une forte cadence, sur des objectifs clés commes les terrains de la RAF les auraient rapidement rendus intenables et auraient fortement amoindri le potentiel du *Fighter Command*.

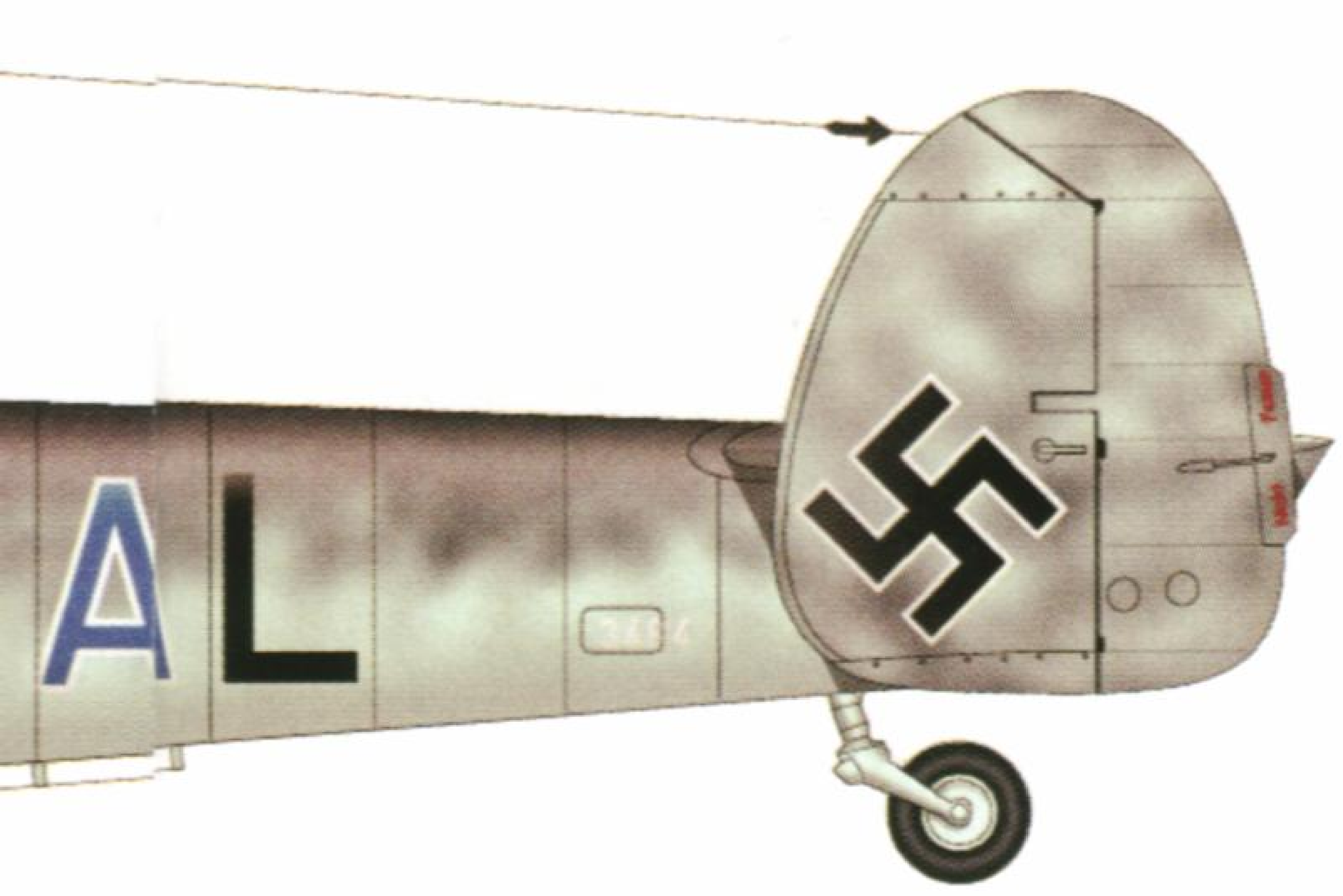
Cependant, en octobre 1940, il est déjà trop tard.

INJURES ET GROGNEMENTS

À la fin du mois d'octobre, 186 exemplaires du nouveau Bf 109E-7 ont été produits. Ainsi, au pic de l'offensive des chasseurs-bombardiers contre l'Angleterre, plus de 550 *Jabos* dédiés sont disponibles, sans compter les nombreux exemplaires modifiés au niveau des unités. Octobre marque un sommet avec 2 633 sorties effectuées contre Londres en 140 missions. Les archives montrent que 60% ont trouvé leurs marques, la RAF étant bien forcée d'admettre que « *une assez forte proportion de petites formations armées de bombes a atteint les objectifs assignés sans obstruction sérieuse* ». Une analyse plus fine fait ressortir le fait que 37% des *Jabos* ayant décollé avec leurs bombes ont été forcés d'attaquer un objectif secondaire, soit en raison du mauvais temps, soit en raison de la réaction ennemie. Seulement 3% ont dû interrompre leur mission. Les pertes ont été minimes, 29 appareils, soit tout juste 1% des forces engagées.

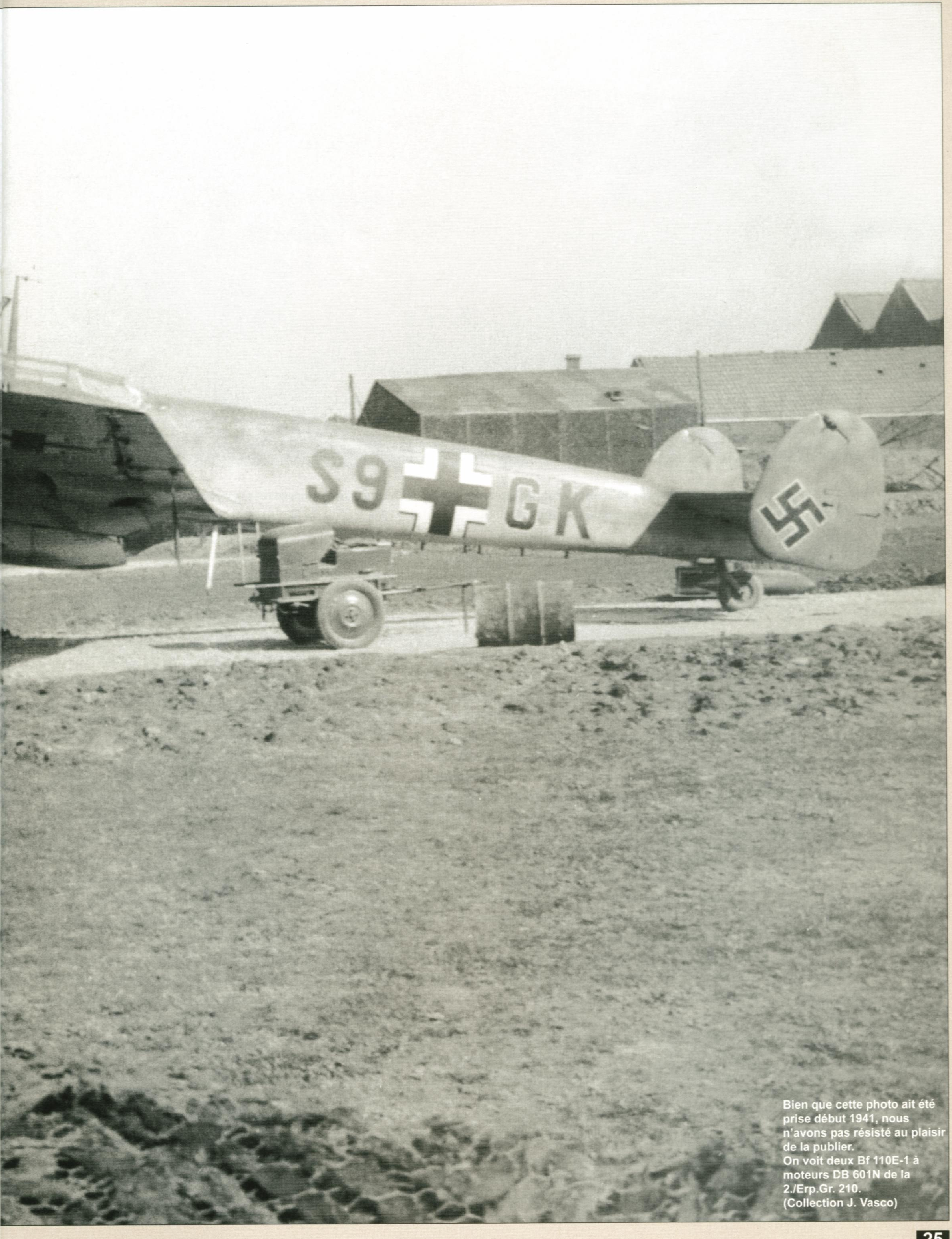
Même à cette période, toutes les *Geschwadern* n'ont pas encore été transformées. Ce n'est que le 9 novembre que la 2./JG 2 arrive à Denain pour faire connaissance avec son nouveau matériel. Comme l'écrira dans son journal le *Staffelkapitän*, l'*Oberleutnant* Siefried Bethke : « *On a lancé quelques bombes en ciment. À part ça, on n'a reçu aucun entraînement. Après ça, il y a eu pas mal d'injures et de grognements à propos des râteliers à bombes sous le fuselage* ».

Les injures et les grognements se répandent rapidement et

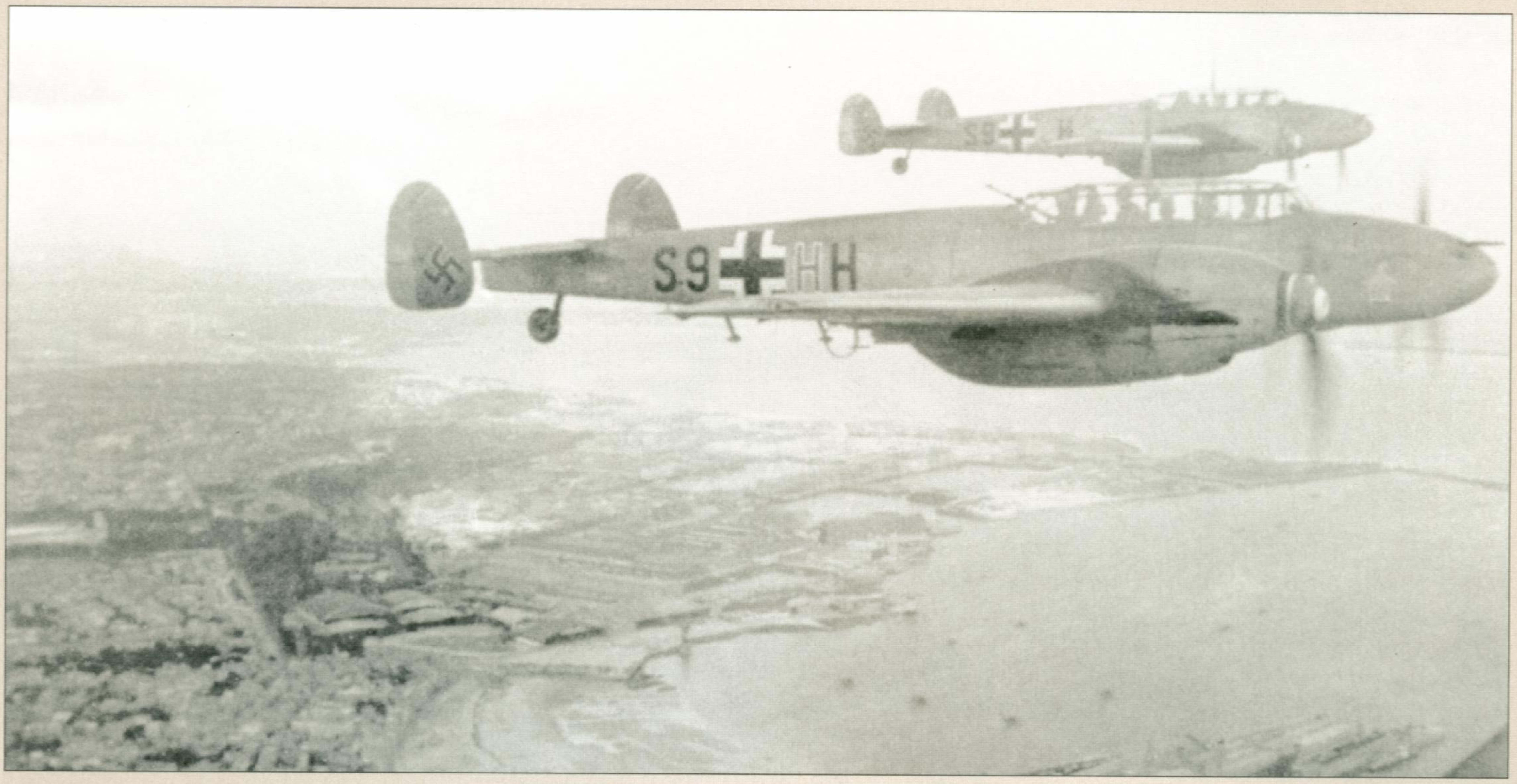


Messerschmitt Bf 110E-1 (WNr. 3484)
3./Erp.Gr. 210
Oberleutnant Heinz Forgatsch
Denain, mars 1941.

S9+EK



Bien que cette photo ait été prise début 1941, nous n'avons pas résisté au plaisir de la publier.
On voit deux Bf 110E-1 à moteurs DB 601N de la 2./Erp.Gr. 210.
(Collection J. Vasco)



Au premier plan, le Bf 110 D-0 WNr. 3384 porte un insigne personnel sur le nez. Ressemblant à une tortue, il n'a malheureusement pas pu être identifié. Cet appareil, que l'on voit ici en vol au-dessus du port de Cherbourg, sera abattu par la DCA de Southampton le 24 septembre 1940. L'équipage, *Leutnant* Ulrich *Freiherr* von der Horst et *Obergefreiter* Franz Öllers, sera tué. (Collection J. Vasco)

sur une telle échelle qu'ils finissent par remonter jusqu'au sommet du commandement. Adolf Galland s'en fait l'écho :

> « Notre aversion envers cet ordre qui nous transformait en chasseurs-bombardiers était totale. Le haut commandement de la Luftwaffe réagit brutalement à notre attitude négative. Göring, très en colère, déclara que les chasseurs avaient failli à leur mission de protéger efficacement les bombardiers et qu'ils s'opposaient maintenant à être transformés en chasseurs-bombardiers, alors qu'il s'agissait de la conséquence directe de leur échec. Si l'aviation de chasse s'avérait tout autant incapable de mener à bien cette nouvelle tâche, il serait préférable de la dissoudre purement et simplement. Dans les cercles des jeunes officiers, le commandement était l'objet de critiques amères et passionnées. Ce fut la première grande crise dans les relations entre la chasse et le commandement de la Luftwaffe. »

Les jeunes officiers ne sont pas les seuls à vômir leur bile. Exaspéré, le *Generalmajor* Theo Osterkamp, qui, en tant que *Jafü 2*, est responsable de toutes les unités de chasse de la *Luftflotte 2*, a une violente prise de bec avec le *Generaloberst* Hans Jeschonnek, alors *Chef der Luftwaffe General Stab*. « *Grâce à ces opérations absurdes*, lui dit-il, *il ne faudra pas longtemps avant que toute l'aviation de chasse ne soit balayée.* »

Il est clair que la mise en œuvre des *Jabos* sur une large échelle ne peut en aucun cas être considérée comme une réussite. Mesurée en termes de gains militaires ou à l'aune du moral des équipages, cette nouvelle stratégie donne la nette impression que la Luftwaffe s'est tiré une balle dans le pied. Quant à la vive critique dont a fait l'objet l'aviation de chasse au cours de la bataille d'Angleterre, elle débouchera sur une grave crise de confiance au sein de la Luftwaffe qui persistera encore pendant des années.

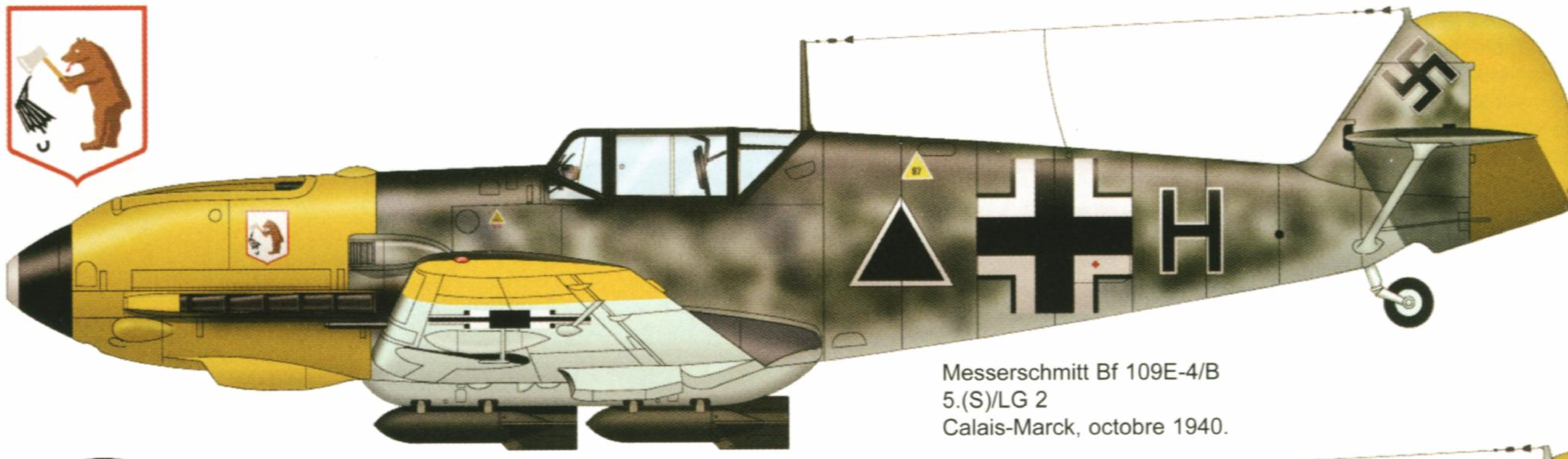
DERNIÈRES PERTES DE L'ANNÉE

Pendant ce temps, contre vents et marées, les missions se poursuivent quand les conditions météo l'autorisent. Et la Luftwaffe continue à perdre des pilotes chevronnés, un gâchis qu'elle ne peut guère se permettre au regard des résultats enregistrés. Sans aucun doute, l'un des plus chevronnés, l'*Oberleutnant* Otto Hintze, *Staffelkapitän* de la 3./Erp.Gr. 210, est abattu et fait prisonnier après une nouvelle attaque contre Londres le 29 octobre – sa 52e mission *Jabo*. Il recevra la *Ritterkreuz* pour son « aptitude exceptionnelle au commandement » le 24 novembre.

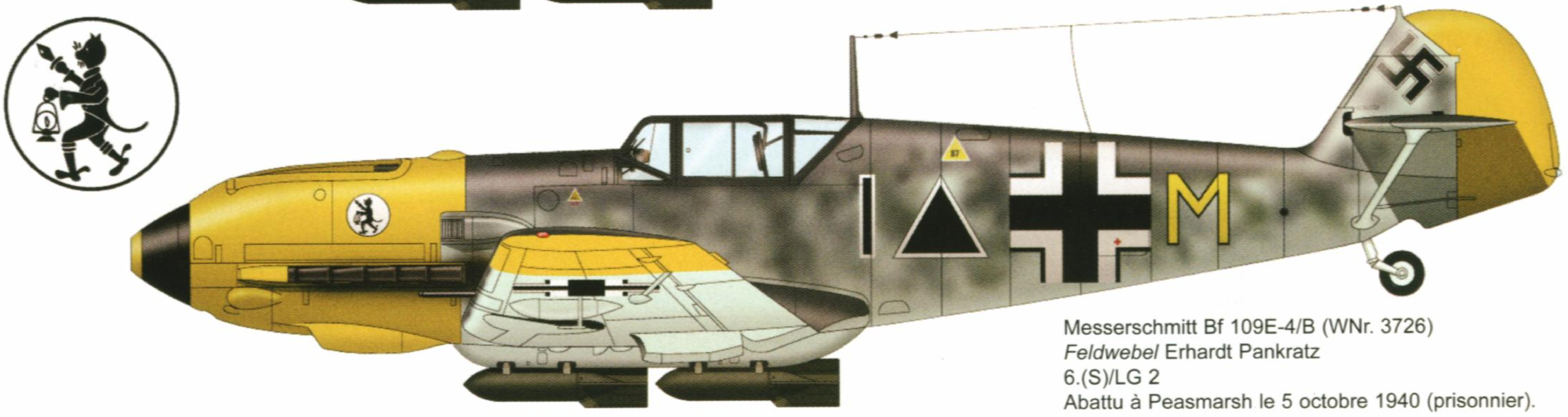
Le 5 novembre, la JG 26 déplore sa première perte après un mois complet d'opérations de ses *Jabostaffeln*. Ce jour-là, deux appareils de la 9. *Staffel* entrent en collision au-dessus de Dungerness. L'*Oberleutnant* Heinz Ebeling, le commandant d'escadrille, et son ailier, le *Feldwebel* Walter Braun, ne sautent en parachute que pour aller grossir les rangs déjà bien garnis des équipages de *Jabos* détenus dans les camps britanniques. La remise de la *Ritterkreuz* à Ebeling est annoncée le même jour pour « *18 victoires aériennes, de nombreuses attaques au sol et la réussite et la rapidité de la transformation de la 9.* Staffel *sur chasseurs-bombardiers* ».

Le 11 décembre 1940, l'*Oberleutnant* Viktor Kraft du *Stab* II.(S)/LG 2, qui a déjà effectué 65 missions de guerre sur chasseur-bombardier, aura le discutable honneur de clôre la liste des pertes des *Jabos* pour l'année 1940.

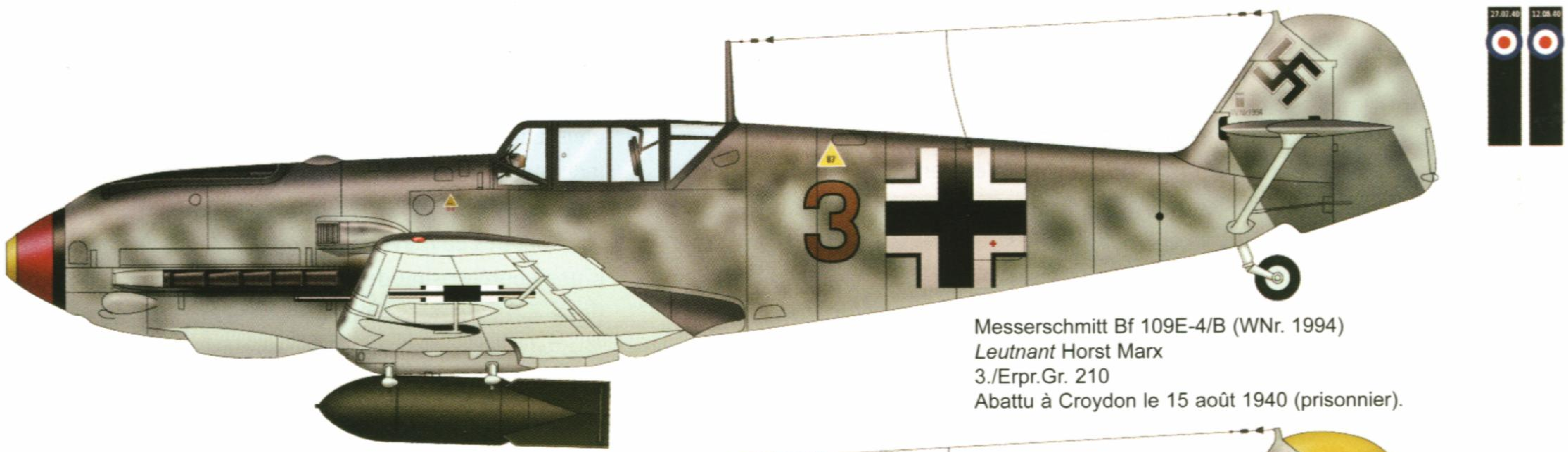
> « L'objectif qui nous avait été assigné à moi et à un autre Messerschmitt 109 était les docks du port de Londres. Au-dessus de la France et au-dessus de la Manche, on a rencontré des nuages épais et la visibilité était mauvaise. Comme on nous avait dit aussi qu'il fallait qu'on s'attendre à rencontrer les mêmes conditions météo au-dessus du Kent, nous n'avons pas volé à notre altitude habituelle de 7 000-8 000 mètres. Après avoir traversé la Manche, on est arrivés au-dessus de l'Angleterre à une altitude de 2 000 mètres



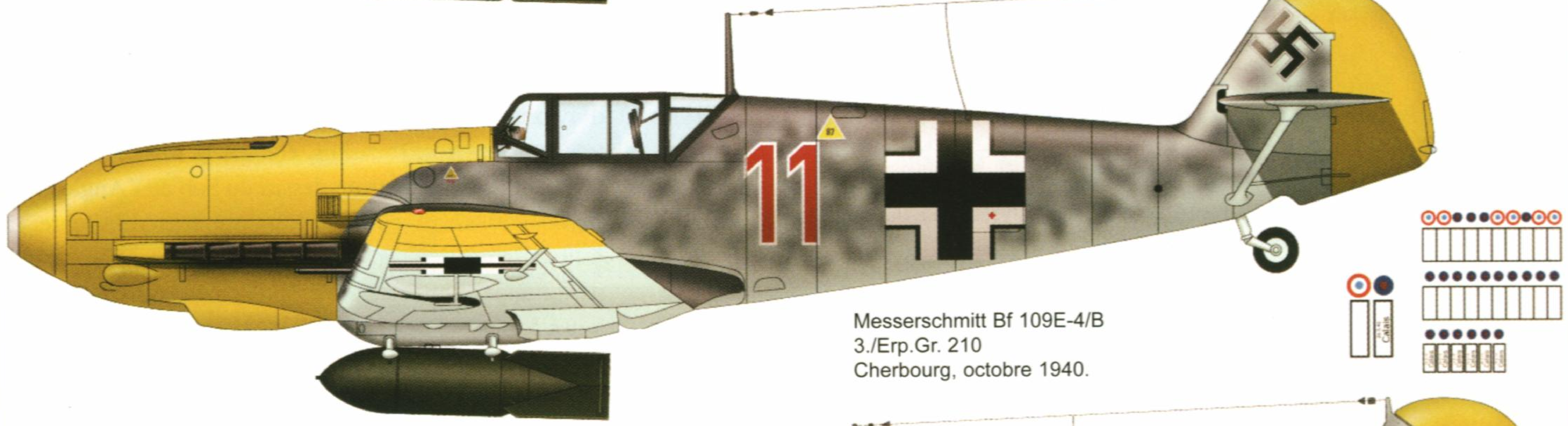
Messerschmitt Bf 109E-4/B
5.(S)/LG 2
Calais-Marck, octobre 1940.



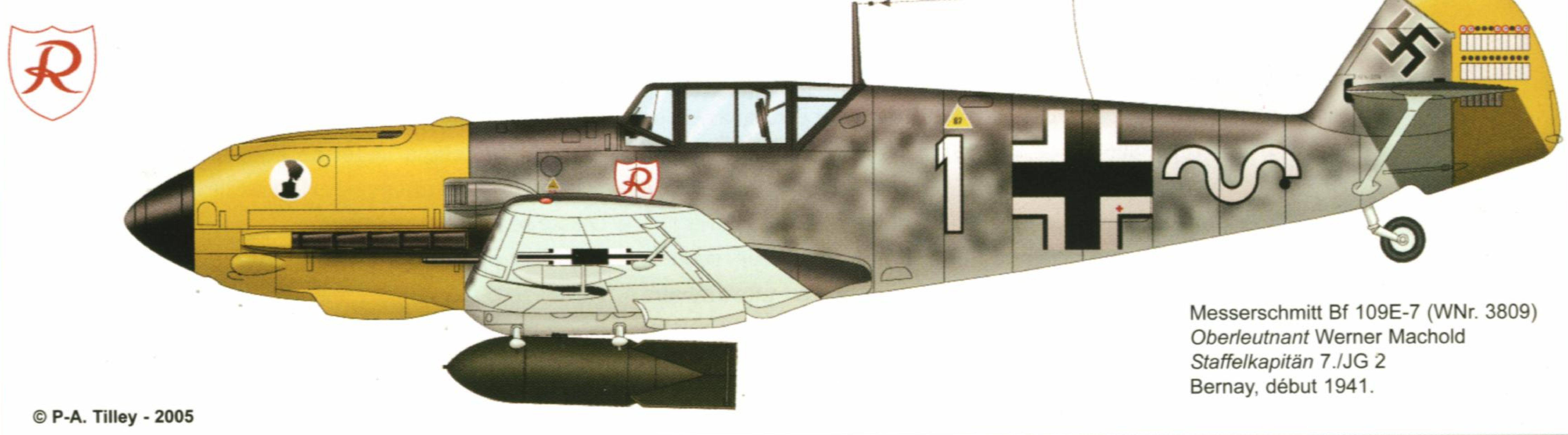
Messerschmitt Bf 109E-4/B (WNr. 3726)
Feldwebel Erhardt Pankratz
6.(S)/LG 2
Abattu à Peasmarsh le 5 octobre 1940 (prisonnier).



Messerschmitt Bf 109E-4/B (WNr. 1994)
Leutnant Horst Marx
3./Erpr.Gr. 210
Abattu à Croydon le 15 août 1940 (prisonnier).



Messerschmitt Bf 109E-4/B
3./Erp.Gr. 210
Cherbourg, octobre 1940.



Messerschmitt Bf 109E-7 (WNr. 3809)
Oberleutnant Werner Machold
Staffelkapitän 7./JG 2
Bernay, début 1941.

© P-A. Tilley - 2005

Bien que tardive par rapport à l'article, puisque prise le 3 janvier 1943, cette photo n'en est pas moins caractéristique des raids des *Jabos* sur le Sud de l'Angleterre. Elle montre l'attaque de l'hôpital Winchester House à Shanklin par un appareil de la 10./JG 2. Toutefois, le pilote allemand, le *Leutnant* Leopold Wenger, qui a pris ce cliché sur le vif, ne connaissait pas la véritable nature du bâtiment et l'avait attaqué un peu par hasard. (Collection C. Goss)

pour trouver un ciel bleu et dégagé ! Il fallait faire demi-tour et revenir en France immédiatement; c'est ce qu'a fait mon *Rottenflieger*. J'ai maintenu mon cap et après quelques minutes, j'ai compris qu'il serait stupide de ma part de continuer jusqu'à Londres. Alors, j'ai cherché une cible, j'ai lancé ma bombe et j'ai mis le cap à l'est. J'espérais atteindre les nuages au-dessus de la Manche afin d'échapper aux chasseurs que je voyais arriver de la direction de Rochester.

« Puis, au-dessus de mon avion, j'ai repéré une autre section de chasseurs – six traînées de vapeur m'ont convaincu qu'ils s'apprêtaient à me descendre. Je ne pouvais rien faire d'autre que de disparaître rapidement dans les nuages près de Douvres. Malheureusement, ils étaient trop loin. L'une de ces traînées de vapeur a piqué, accumulant assez de vitesse pour me rattraper. Je ne l'ai pas vu à temps, il a ouvert le feu et mon avion a pris feu. Le siège du Messerschmitt était blindé et j'ai senti les obus, mais ils n'ont pas percé la plaque de blindage. Une seconde rafale tirée sur ma gauche m'a blessé – il était grand temps de sauter [3]. »

Une politique à la petite semaine

Au mois de décembre 1940, avec l'arrivée des vents d'hiver et la dégradation des conditions atmosphériques au-dessus de la Manche et du Sud de l'Angleterre, la majorité des unités de chasse de la Luftwaffe est renvoyée en Allemagne pour se reposer et compléter les effectifs. L'offensive des *Jabos* diminue progressivement d'intensité et, lorsque le temps permettra de la relancer, les chasseurs de la RAF auront repris l'initiative, menant leurs propres missions offensives sur la côte française. La Luftwaffe sera alors contrainte d'utiliser ses chasseurs maintenus sur les côtes de la Manche à contrer cette menace, abandonnant ainsi son rôle offensif pour un rôle purement défensif.

La bataille d'Angleterre a vu l'avénement du véritable chasseur-bombardier, prototype de l'avion d'appui tactique à hautes performances qui, par la suite, formera l'épine dorsale de toute arme aérienne. Cependant, ceux qui l'ont mis en œuvre ont manqué de vision stratégique et d'une appréhension de son véritable potentiel. Cette politique à la petite semaine ne pouvait que donner des résultats dérisoires. Pourtant, les preuves des possibilités des *Jabos* ne manquaient pas, même en 1940, si seulement le haut commandement de la Luftwaffe avait trouvé bon de s'y intéresser.

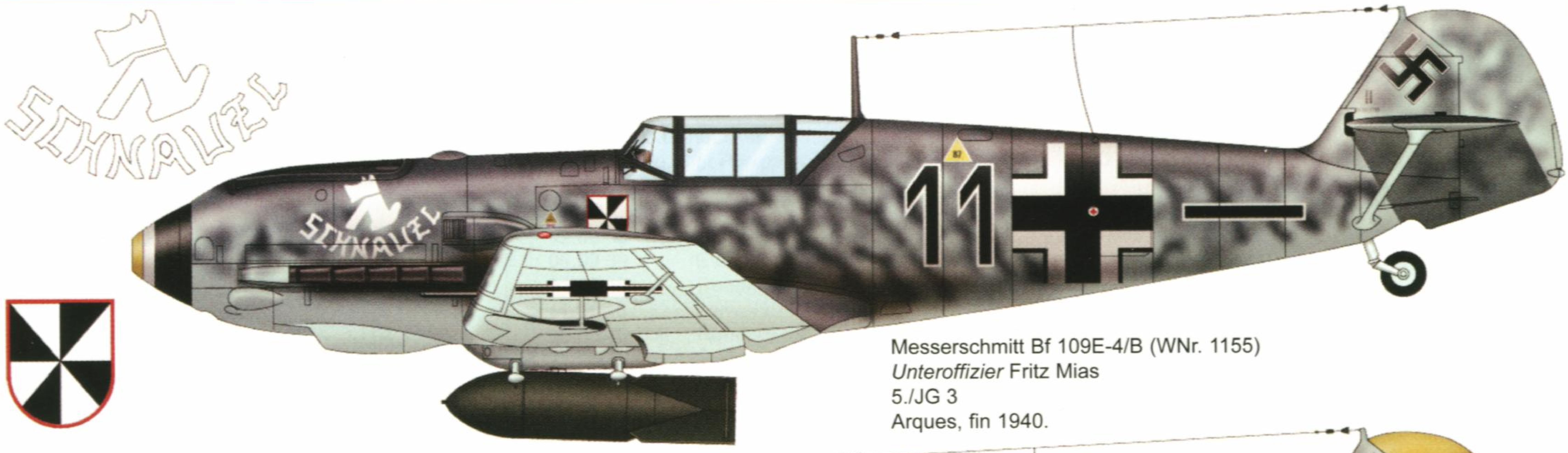
Dès ses premières campagnes, en Pologne comme en France, la Luftwaffe maîtrisait correctement l'utilisation d'avions d'assaut comme arme tactique en appui des troupes terrestres. Toutefois, comme la Manche n'est pas la Meuse, la campagne au-dessus du Sud de l'Angleterre à l'été 1940 se révéla d'une nature très différente. La Luftwaffe négligea la valeur stratégique du *Jabo*, capable de « frappes chirurgicales » sur des objectifs clés situés loin à l'intérieur des terres. C'était pourtant tout à fait à sa portée en 1940, malgré les insuffisances de ses services de renseignement. Si les Allemands avaient agi comme les Britanniques le redoutaient, il est indéniable qu'ils auraient pu paralyser le système de contrôle aérien et les aérodromes au point qu'ils en auraient menacé l'existence même du *Fighter Command*.

Au lieu de cela, à la fin de l'année 1940, le chasseur-bombardier était discrédité aux yeux de tous et les pilotes de chasse se félicitaient de retrouver sous peu une tâche qu'ils jugeaient plus noble. Néanmoins, une poignée de pilotes capable à la fois de piloter et naviguer à basse altitude et de lancer une bombe avec précision, consciente du potentiel du *Jabo*, s'apprêtait à continuer à faire encore passer quelques sales quarts d'heure à la défense britannique.

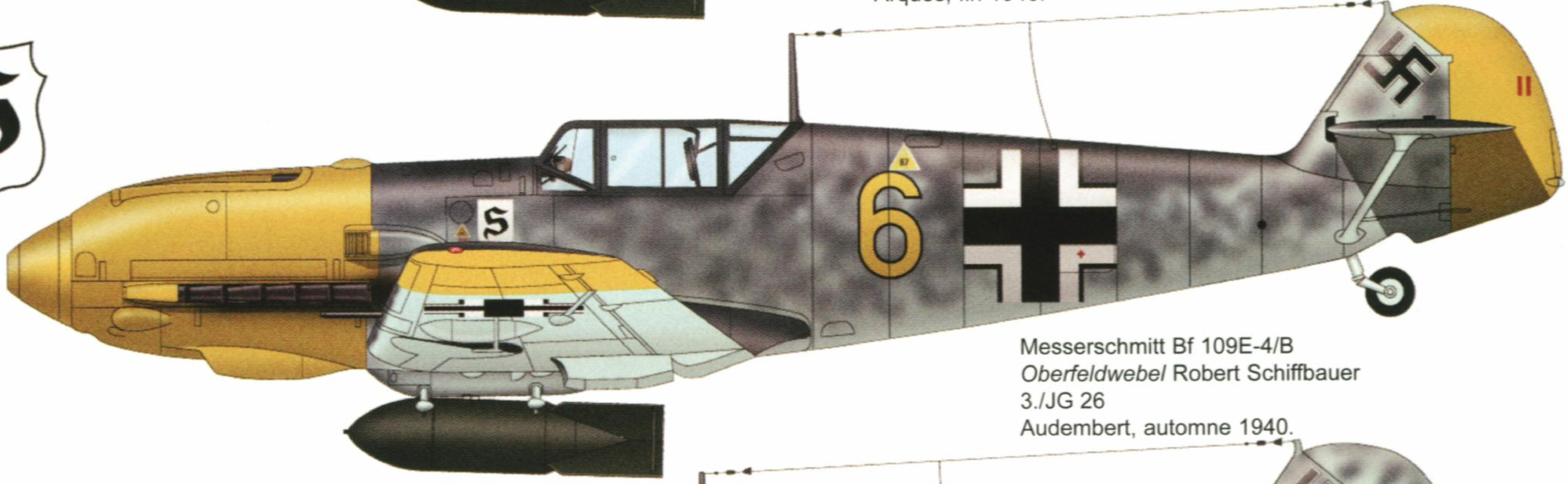
Mais, ceci est une autre histoire.

---

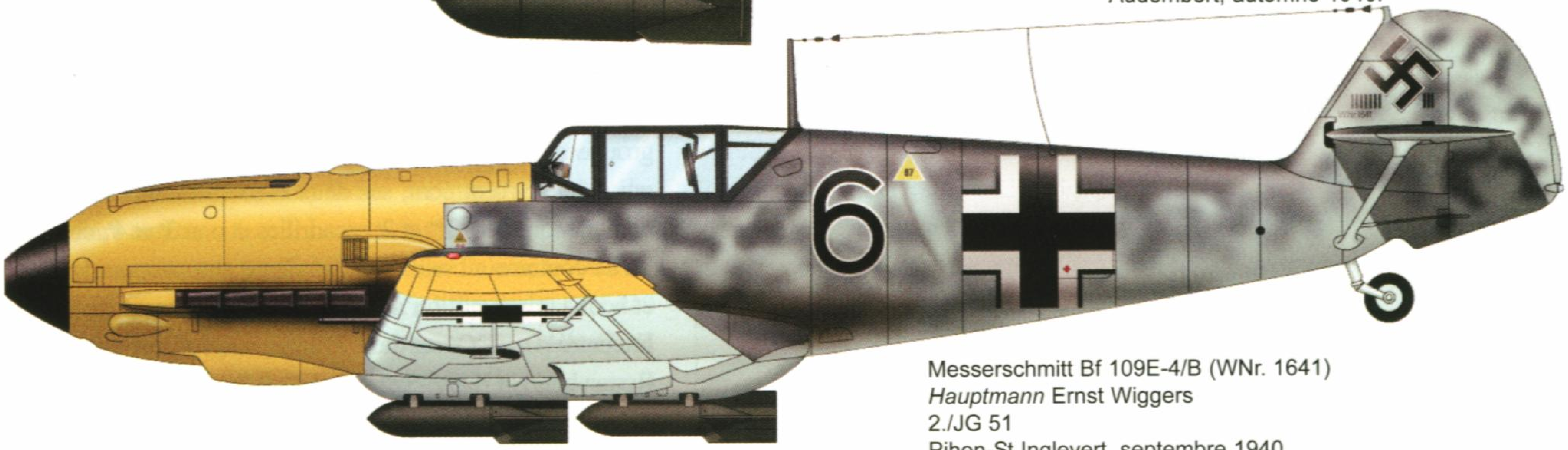
[3] Le Bf 109E-7 WNr. 5941 (« D » vert) de Kraft a été abattu par le *Pilot Officer* Hubert Allen du N° 66 *Squadron* et est allé s'écraser à Baddlesmere dans le Kent à 10h40.



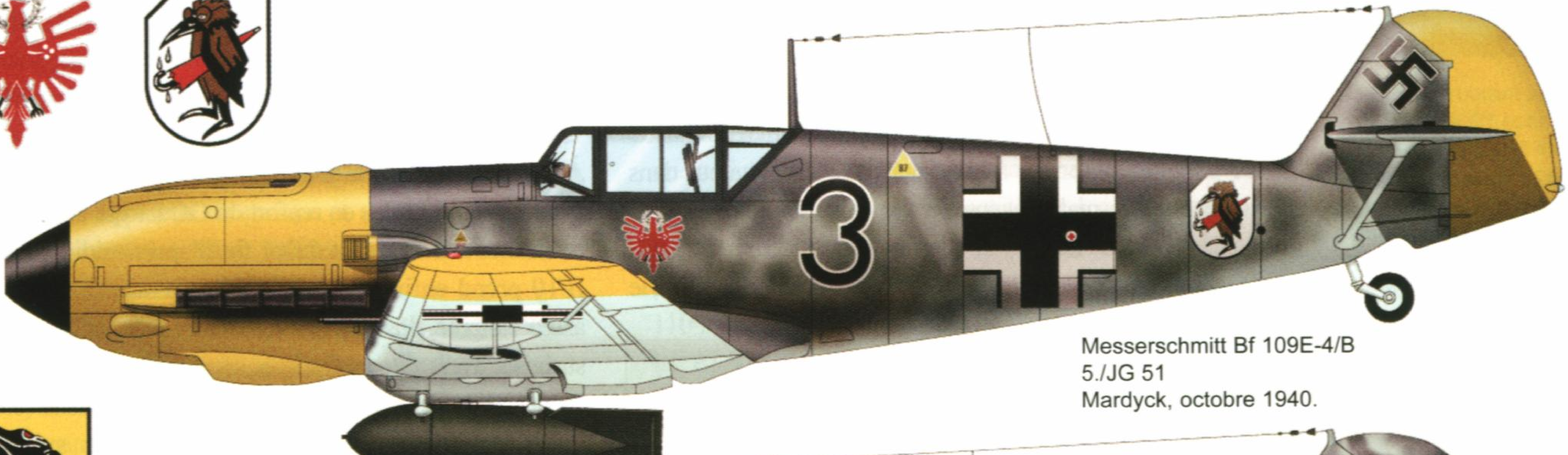
Messerschmitt Bf 109E-4/B (WNr. 1155)
Unteroffizier Fritz Mias
5./JG 3
Arques, fin 1940.



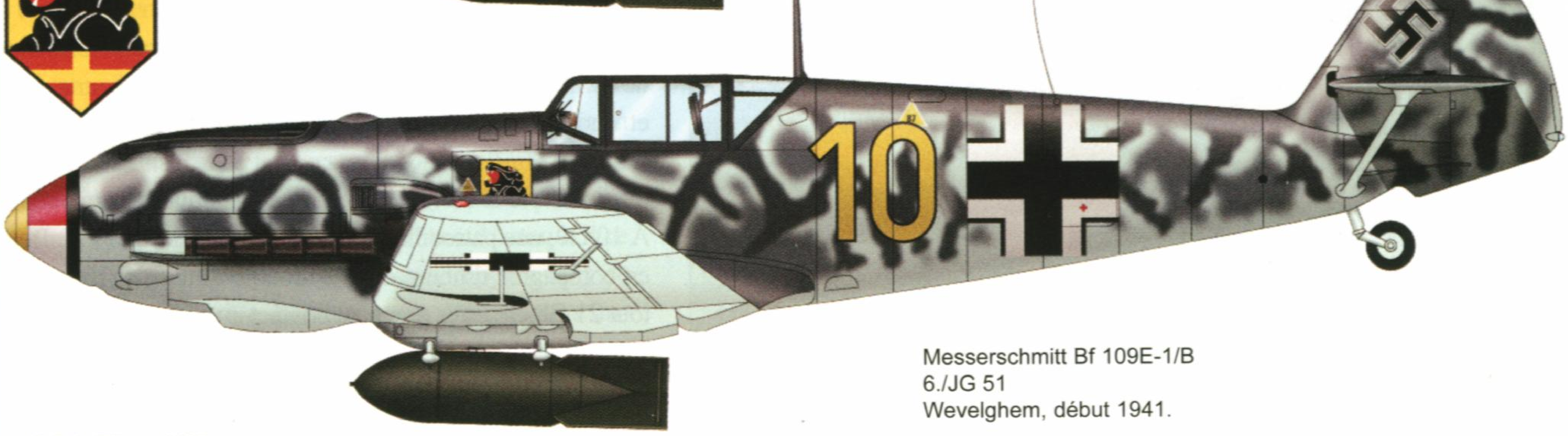
Messerschmitt Bf 109E-4/B
Oberfeldwebel Robert Schiffbauer
3./JG 26
Audembert, automne 1940.



Messerschmitt Bf 109E-4/B (WNr. 1641)
Hauptmann Ernst Wiggers
2./JG 51
Pihen-St Inglevert, septembre 1940.



Messerschmitt Bf 109E-4/B
5./JG 51
Mardyck, octobre 1940.

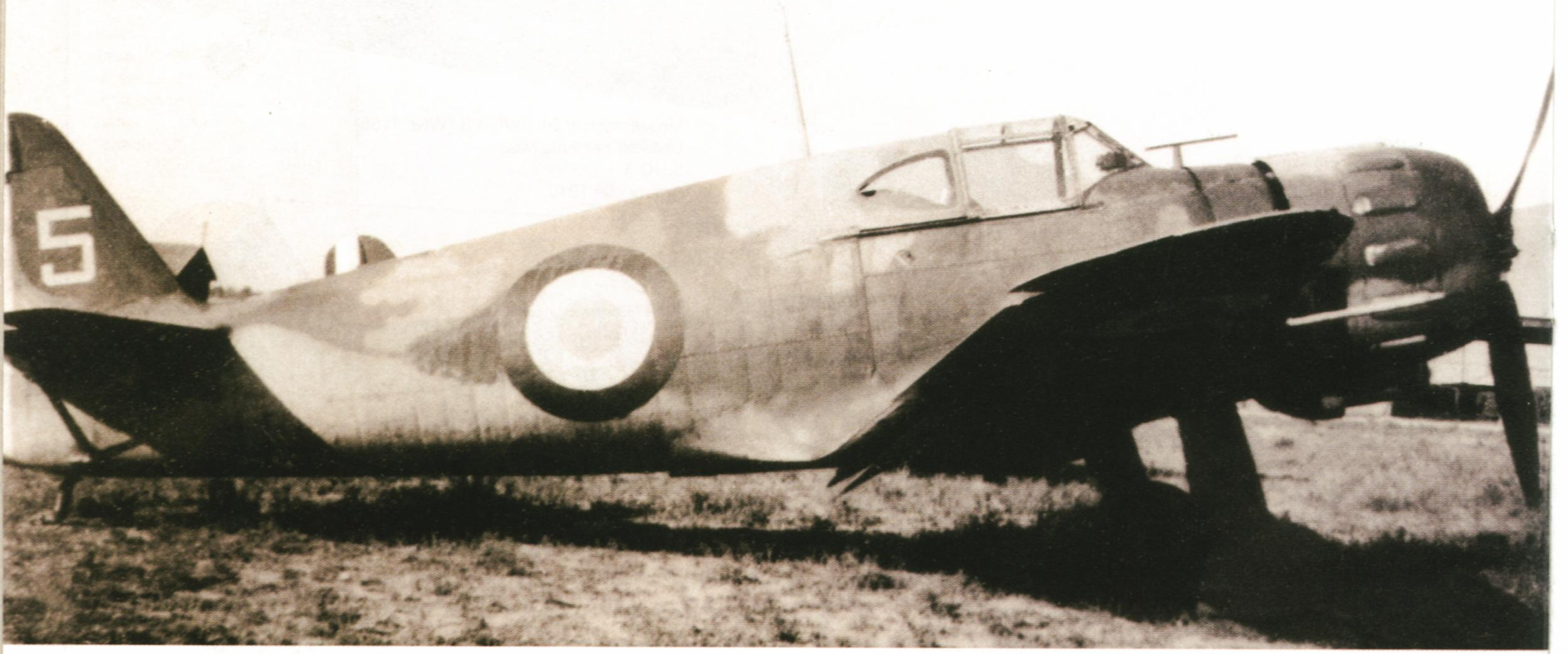


Messerschmitt Bf 109E-1/B
6./JG 51
Wevelghem, début 1941.

© P-A. Tilley - 2005

La chasse française 1939 - 1945 (42)

Le GC II/10



Ci-dessus : le Bloch 151 n° 66 de la 2e escadrille à Rouen-Boos début 1940. Cet appareil sera transformé en Bloch 152 en août 1942. (SHAA)

Le GC II/10 fait partie des nouveaux groupes formés pendant la « Drôle de Guerre ». En fait, il n'a pas été créé *ex nihilo*, puisque ses origines remontent au GARC 561 (groupe aérien régional de chasse) unité basée à Villacoublay et formée essentiellement de réservistes.

Ce groupe entre en guerre avec son matériel ancien, à savoir des Dewoitine 501 pour la 1ère escadrille et des Nieuport-Delage Ni-D.622 et 629 pour la 2e. Déplacé de la région parisienne à la banlieue rouennaise, le groupe poursuit en fait l'entraînement de ses pilotes réservistes qui viennent d'être mobilisés.

En date du 1er octobre 1939, le GARC 561 devient GARC I/561 pour se conformer à la nomenclature en vigueur dans l'armée de l'Air, mais l'événement le plus important est l'arrivée des premiers Bloch 151 à la fin du mois.

Le 11 janvier 1940, nouveau changement de dénomination, le groupe devient officiellement GC II/10. Contrairement à ce qui a été souvent écrit, ses deux escadrilles sont respectivement dénommées 1ère et 2e escadrilles et non 3e et 4e, comme il est de coutume au sein d'un deuxième groupe, pour la simple et bonne raison qu'il n'a jamais existé de 10e escadre [1].

Excentré dans l'Ouest de la France, en protection du port de Rouen et de la Basse-Seine, le GC II/10 n'a aucune occasion d'en découdre avec la Luftwaffe pendant toute la « Drôle de Guerre ».

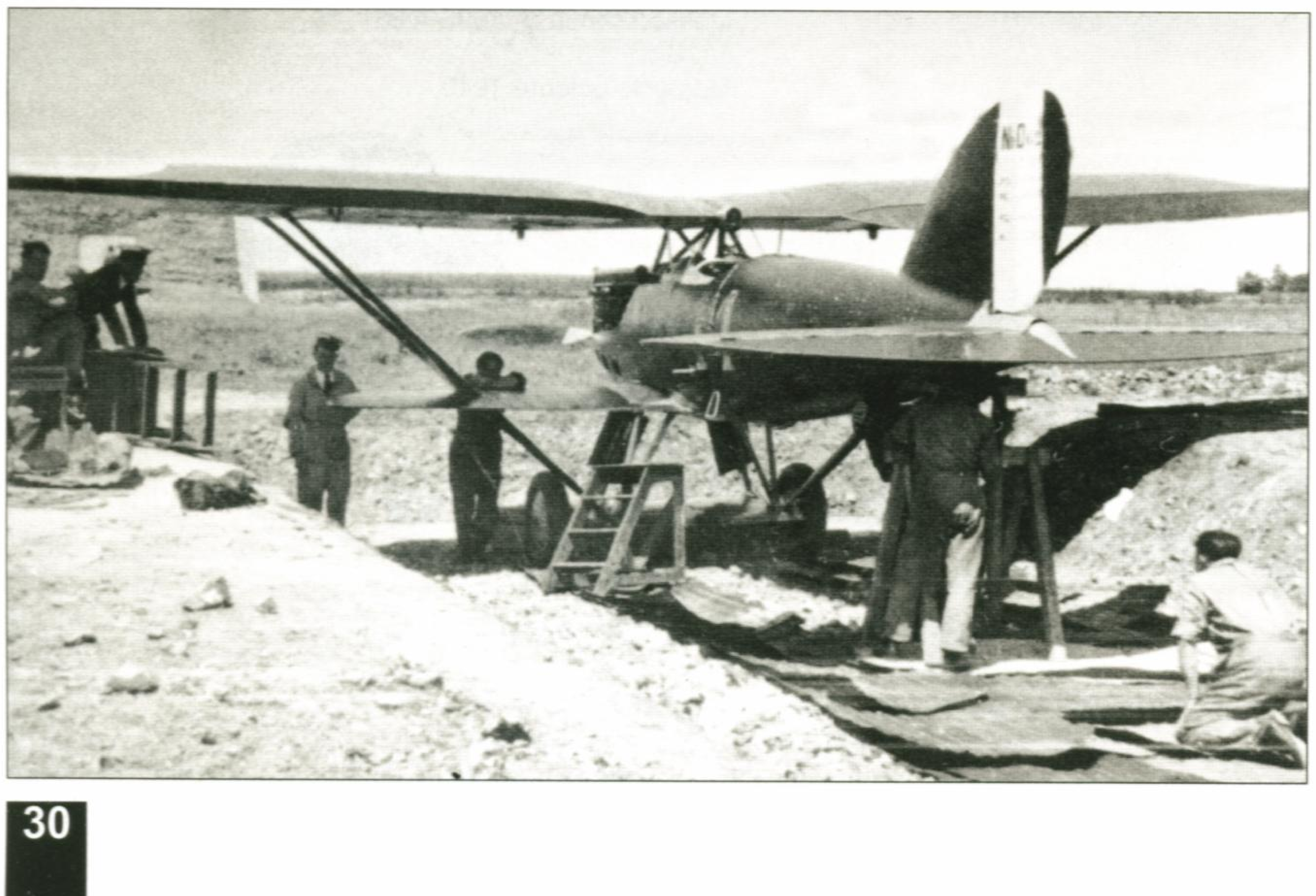
Après un court séjour en Bretagne, où il est chargé de la défense du port de Brest, il revient à Rouen quatre jours avant l'offensive allemande. Le 10 mai, le II/10 aligne 31 Bloch 151/152 (dont 20 disponibles) et 27 pilotes.

À partir du 12 mai, le groupe détache plusieurs patrouilles à Chantilly-Les Aigles en renfort du GC I/1 qui stationne sur le même terrain. Ce n'est qu'en fin d'après-midi du 14 que le II/10 prend enfin contact avec l'ennemi. La rencontre est assez violente, d'autant que les Bf 110 prennent les Bloch par surprise. Trois pilotes français sont abattus : le sergent-chef Jacques Hémery (tué), l'adjudant Joseph Couillaud (blessé) et l'adjudant André Berger (indemne). Aucun succès n'est revendiqué.

Nouveau contact le lendemain avec une importante formation de bombardiers, mais les Bf 110 de l'escorte font bonne garde et endommagent fortement l'appareil de l'adjudant-chef Germain Souche. Encore un combat sans résultat le 16 mai, mais le 17, le II/10 va enfin ouvrir son palmarès.

À 10h20, une patrouille triple et un double décollent de Boos en compagnie d'une patrouille double du GC III/10, soit en tout 21 Bloch. Elles prennent contact avec une expédition de

Ci-dessous : un Ni-D.629 de la 2e escadrille du GARC I/561 à la butte de tir, probablement à Boos juste après la déclaration de guerre. (Collection J. Mutin)



---

[1] On retrouve cette particularité au sein du GC III/1, bien qu'il ait existé une 1ère escadre. Simplement, le GC III/1, de création récente, a été formé après la dissolution de la 1ère escadre et n'y a donc jamais été rattaché (cf Aéro-Journal n° 3).

Le GC II/10

MATÉRIEL

Ni-D. 622/629		- 11.39
D.501		- 03.40
Bloch 151	10.39	
Bloch 152	05.40	

ÉTAT-MAJOR

Commandant de groupe
Cdt Ronzet

Commandant 1ère escadrille

Cne Abgrall		- 10.04.40
Cne Landeroin	11.04.40	- 20.05.40
Lt Possien	21.05.40	-

Commandant 2e escadrille

Cne Landeroin		- 10.04.40
Cne Dulac	11.04.40	- ?

VICTOIRES

Drôle de Guerre : aucune
Mai-juin 40 : 15 confirmées

PERTES À L'ENNEMI

Tués ou disparus 8
(S/C Hémery, 14.05 - Lt Péronne & S/Lt Thabuis, 17.05 - S/C Carletti, 18.05 - Cne Landeroin, 20.05 - Cdt Wyrwicki, S/Lt Poniatowski & S/Lt Dudwal, 07.06)

TERRAINS

02.09.39	Rouen-Boos
06.09.39	Evreux-Fauville
01.10.40	Rouen-Boos
11.04.40	Lanvéoc-Poulmic
06.05.40	Rouen-Boos
14.05.40	Évreux
22.05.40	Bernay
09.06.40	Caen-Carpiquet
15.06.40	Dinard
16.06.40	Rennes
18.06.40	La Roche-sur-Yon Rochefort
19.06.40	Cazaux
22.06.40	Agen
24.06.40	Toulouse-Francazal

VICTOIRES

17.05.40	S/Lt Goetz	Bf 110	Origny
	Adj Angibault	Bf 110	Ham
	Un pilote du III/10		
20.05.40	A/C Gilles	Do 215	Breteuil
	Un pilote du III/10		
05.06.40	Lt Possien	Bf 110	Tourville
	S/Lt Dietrich	He 111	Estourville
	A/C Gilles	He 111	Isnaville
	Adj Wetzel	He 111	Neufchâtel
	S/Lt Paillard-Turenne	Bf 110	Boos
	Lt Possien	Bf 110	Sotteville
	S/Lt Dietrich	He 111	Darnetal
	S/Lt Dietrich	Bf 109	Pt de l'Arche
	S/Lt Dietrich	Bf 109	Oissel
07.06.40	Cne Dulac	He 111	Abbeville
	S/Lt Barbu		
	S/Lt Roulin	Bf 109	Aumale
	S/Lt Goetz	Bf 109	Eawy
	Sgt Stramko	Bf 109	Aumale

bombardiers, escortés par une vingtaine de Bf 110 et à peu près autant de Bf 109. Très vite, la mêlée devient générale. Le sous-lieutenant Goetz descend un Bf 110 près de Bohain, tandis que l'adjudant Angibault, aidé par le sergent-chef Singeot du III/10, en abat un second près de Ham.

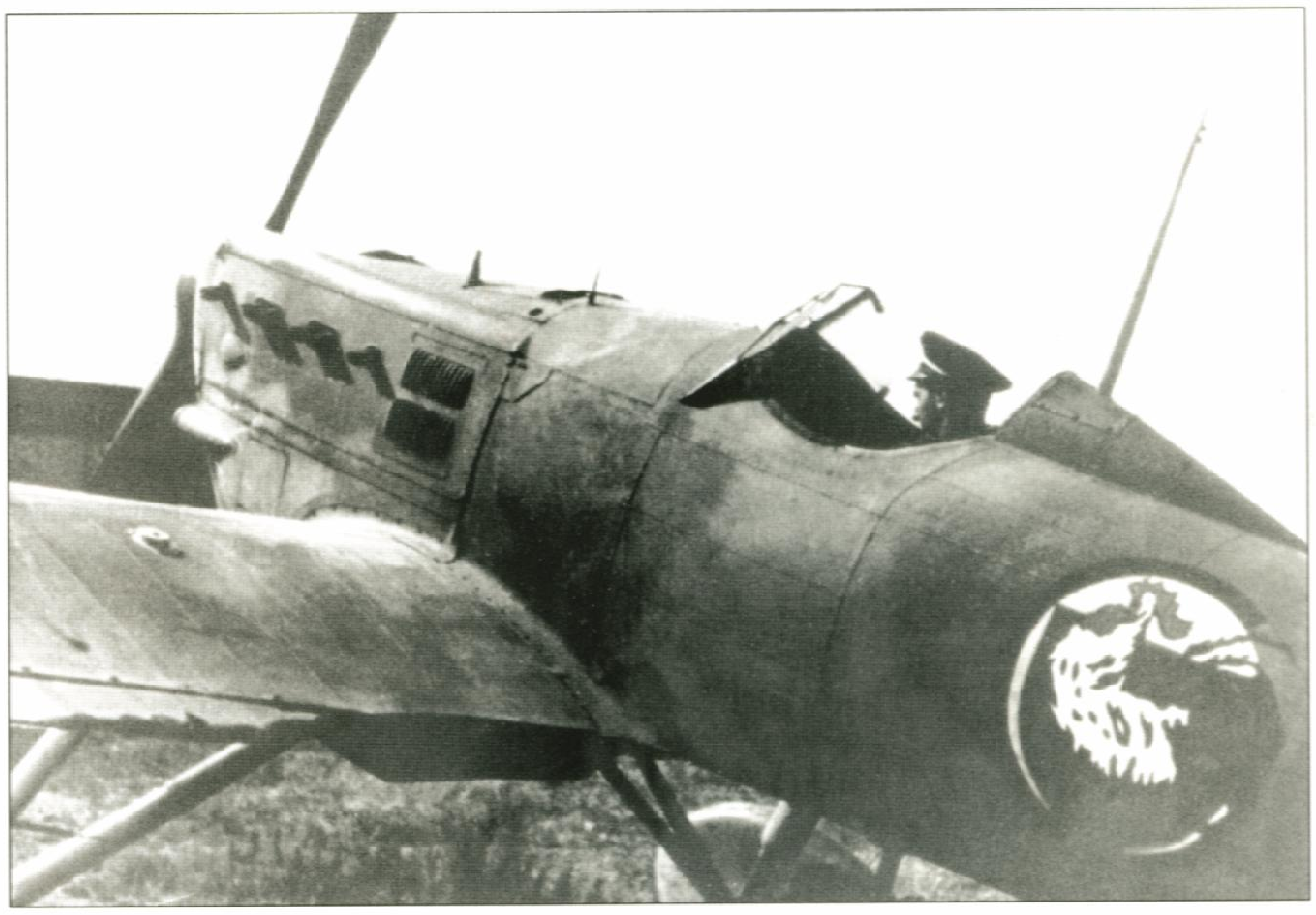
Ces deux premières victoires du groupe sont chèrement payées, car le lieutenant Rémy Péronne percute près de La Fère et le sous-lieutenant Léon Thabuis périt carbonisé près de Montescourt. Goetz doit se poser au Plessis-Belleville où son appareil sera abandonné. Enfin, l'adjudant-chef Souche doit en faire autant.

Décollage en catastrophe de la patrouille d'alerte le 18 mai, mais les deux premiers pilotes se font coiffer par des Bf 110 au moment où ils prennent l'air. Le lieutenant Béchoff, en tête, parvient à éviter l'attaque et à prendre de l'altitude, mais le sergent-chef Jacques Carletti n'a pas cette chance; probablement blessé mortellement, il s'écrase quelques secondes plus tard.

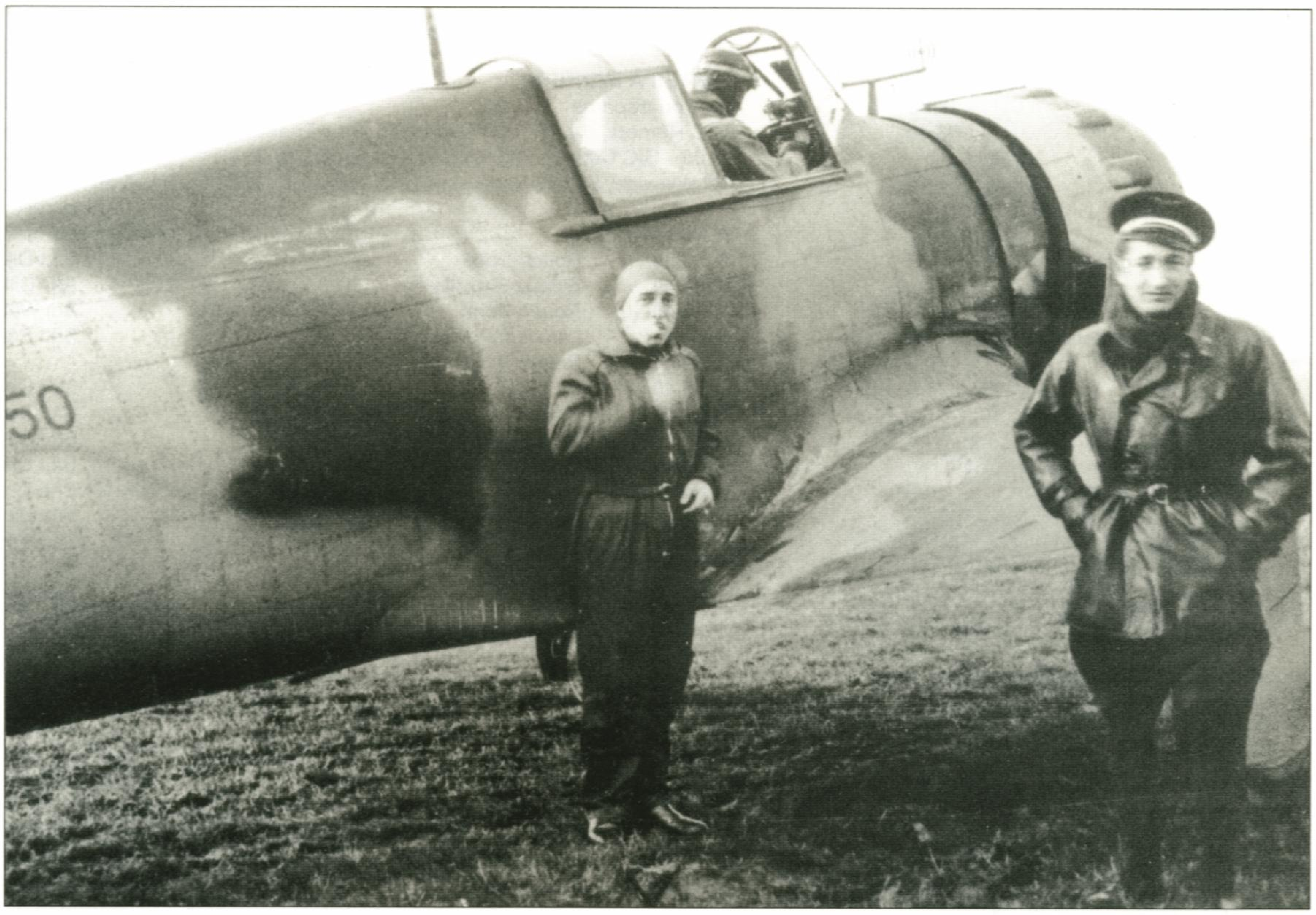
Le 20 mai, une première mission matinale s'achève par la destruction d'un Do 215 (probablement un Do 17Z), crédité conjointement à l'adjudant-chef Gille et au sergent-chef Hiblot du III/10. Malheureusement, la sortie de l'après-midi, impliquant dix appareils du groupe et six du III/10, voit la disparition du capitaine Albert Landeroin dans les conditions relatées par l'adjudant Roger Angibault :

> « À 17h15, un groupe d'avions ennemis se dirigeant vers l'est passe devant nous au-dessus de Péronne, la patrouille du sergent-chef Carbon attaque sans résultat. À 17h50, aperçu un premier peloton de 21 bombardiers ennemis venant de l'est à environ 300 mètres au-dessus de nous. Le capitaine Landeroin essaie de poursuivre et d'attaquer ledit peloton qui s'éloigne sans aucune dislocation. À ce moment, le capitaine Landeroin revient en arrière sur le secteur et aperçoit un second peloton en direction est-ouest, au nombre d'une quinzaine d'avions semblant être des Dornier 17. Avant d'attaquer ce second peloton, je fais signe en me rapprochant de l'avion du capitaine Landeroin de l'apparition au-dessus de nous et assez en arrière d'un assez grand nombre de Bf 109 et 110, environ 1 500 mètres au-dessus. Le capitaine essaie à nouveau d'attaquer le peloton, l'ennemi s'éloigne.
>
> « Le capitaine Landeroin revient sur le secteur et aperçoit un troisième peloton de bombardiers en direction est-ouest. Il prend de l'altitude et attaque par l'arrière d'assez loin. À cet instant, tout le dispositif est à sa place et nous gagnons légèrement de vitesse l'ennemi. Mais durant toutes ces manœuvres qui furent assez longues, les Bf 110 s'étaient portés à l'ouest du secteur dans le soleil et les Bf 109 restaient en arrière à l'est. Au déclenchement d'attaque du capitaine Landeroin, plusieurs Bf 110 piquent sur nous trois-quarts avant et soleil dans le dos. Les Bf 109 partent également et attaquent par l'arrière en piqué prononcé, je dégage ma patrouille qui se trouve à gauche de celle du capitaine par un piqué en virage à droite jusqu'au sol, mes équipiers me suivent. Dans le piqué, j'ai le temps d'apercevoir plusieurs Bf 110 piquant toujours. Il est à ce moment 18 heures. Les autres patrouilles se dégagent en piqué, se regroupent et rentrent au terrain. Atterrissage à 18h29. Le capitaine Landeroin chef du dispositif seul n'est pas rentré au terrain; cependant ses deux équipiers l'ont aperçu se dégageant du combat par un retournement rapide face à l'est. »

Le lieutenant Henry Possien prend le commandement de la 1ère escadrille.



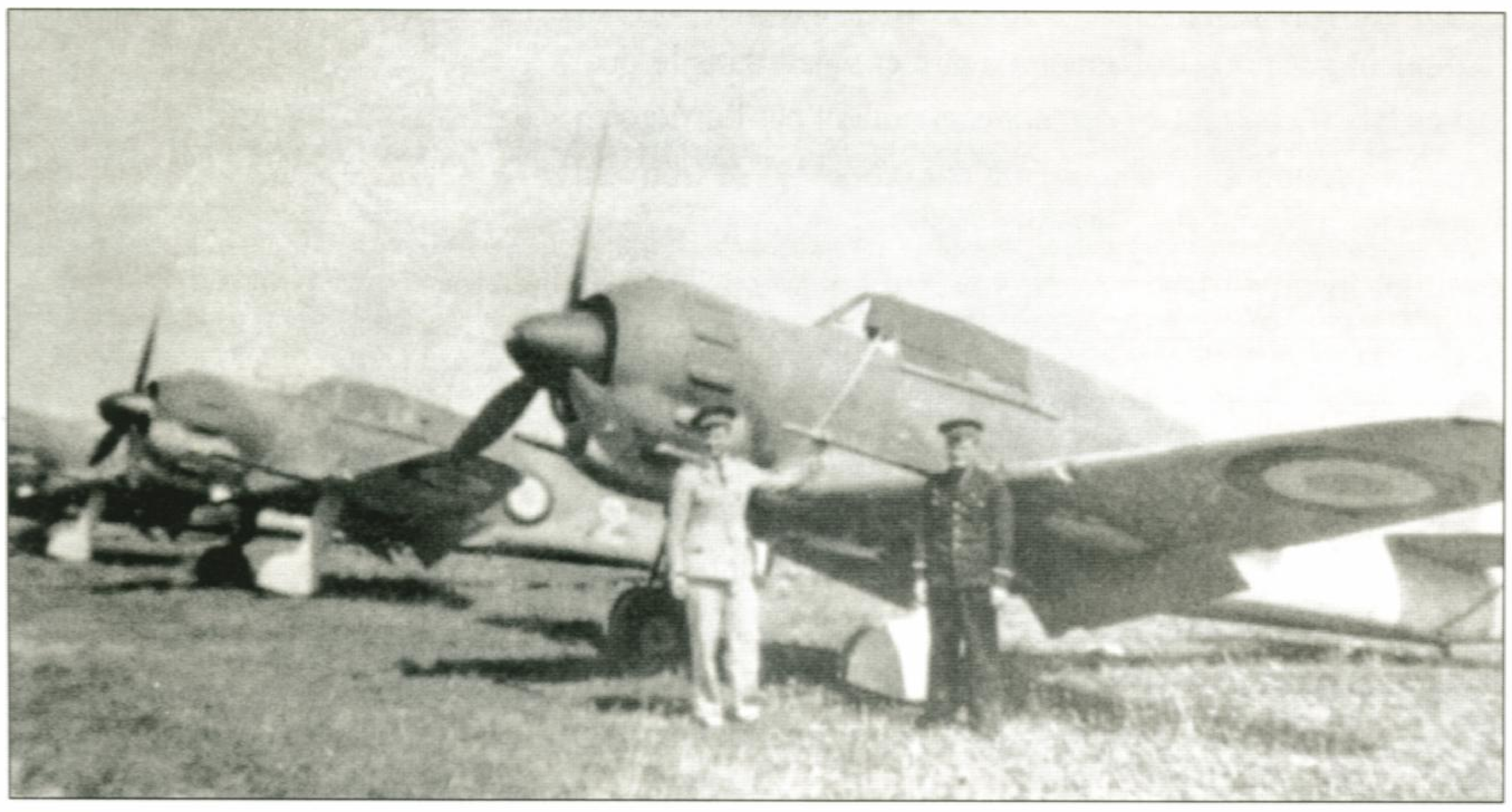
Un D.501 arborant le superbe insigne de la 1ère escadrille à Rouen-Boos, début 1940. (SHAA)



L'adjudant Roger Angibault (à droite) et aux commandes du Bloch 151 n° 50, le sous-lieutenant Henri Dietrich, Rouen-Boos, hiver 1939/40. (SHAA)

Le 22 mai, le groupe s'installe à Bernay, le terrain de Boos étant menacé par les avant-gardes allemandes. Les missions se succèdent, mais les rencontres avec l'ennemi se font rares.

En fait, il faut attendre le 5 juin pour que le II/10 en découse à nouveau avec la Luftwaffe. Cette journée sera pour lui, comme pour toute la chasse française, très chargée. Le groupe fournit 64 sorties et revendique... neuf victoires confirmées sans perte ! Le grand héros du jour est incontestablement le sous-lieutenant Henri Dietrich qui revendique à lui seul quatre victoires. Après avoir abattu un He 111 vers 06h00, il repart pour sa troisième sortie vers 18h00 en compagnie de quatre autres pilotes. Isolé lors d'un engagement contre des He 111 escortés par des Bf 109 et 110, Dietrich abat un bombardier. Il se retrouve seul dans le ciel, à l'exception de sept petits points noirs à l'horizon. Pensant qu'il s'agit de Hurricane, il s'en approche, le dos au soleil couchant. Il ne tarde pas à s'apercevoir que ce sont en fait sept Bf 109. Tant pis ! Il est bien placé et les Allemands ne l'ont pas vu venir. Il lâche une courte rafale qui hache l'aile du leader. Et c'est l'affolement. Comme un vol d'étourneaux, les Messerschmitt décrochent dans tous les sens. Dietrich en choisit calmement un second qui va rejoindre son leader et un combat furieux s'engage à un contre cinq. Dietrich tire au jugé, mais il est sûr que toutes ses cibles sont allemandes ! Le combat dure une dizaine de minutes avant que Dietrich ne tombe à court de munitions. Pas grave ! Il tente d'aborder un chasseur qui passe à sa portée. Après vingt-cinq minutes de ce manégère infernal, les pilotes allemands, écœurés, finissent par lâcher prise. Dietrich réussit à revenir à Bernay où l'on comptera 103 impacts de balles et 10 d'obus; toutes les canalisations ont éclaté, l'huile s'est répandue dans le poste de pilotage et les commandes des gouvernes ont été à demi sectionnées. Inutile de préciser que le Bloch 152 n° 607 devra être abandonné sur place. Quant au pilote, il s'en tire avec un choc nerveux qui le clouera au sol pendant quarante-huit heures.



La 1ère escadrille à Toulouse-Francazal après l'armistice. (SHAA)

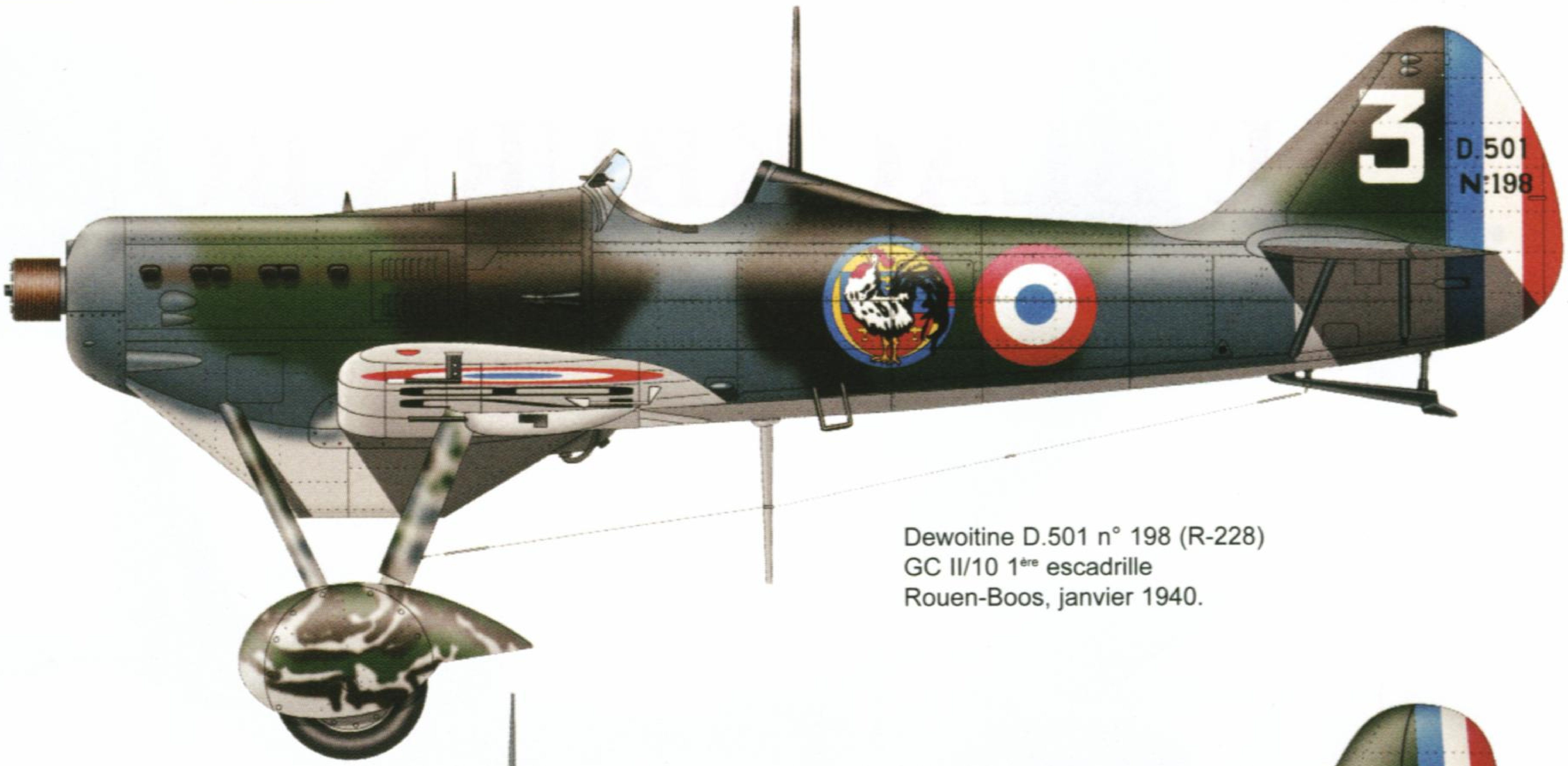
Le 7 juin, ce sera une autre affaire. Au cours d'une mission conjointe avec le III/10, la patrouille polonaise du groupe est abattue par des Bf 109. Le commandant Eugeniusz Wyrwicki est descendu au sud d'Eu, le sous-lieutenant Hieronim Dudwal près de Neufchâtel-en-Bray et le sous-lieutenant Jerzy Poniatowski à Fontaine-le-Sec. Ce combat coûte aussi l'appareil du sous-lieutenant Sperat, grièvement blessé. En contrepartie, le groupe ne revendique qu'un He 111.

Ce même 7 juin, en fin de journée, un autre combat auquel participent les GC I/4 et III/10, se solde par la destruction de trois Bf 109 dans le secteur d'Aumale. Cette fois, le II/10 ne subit aucune perte.

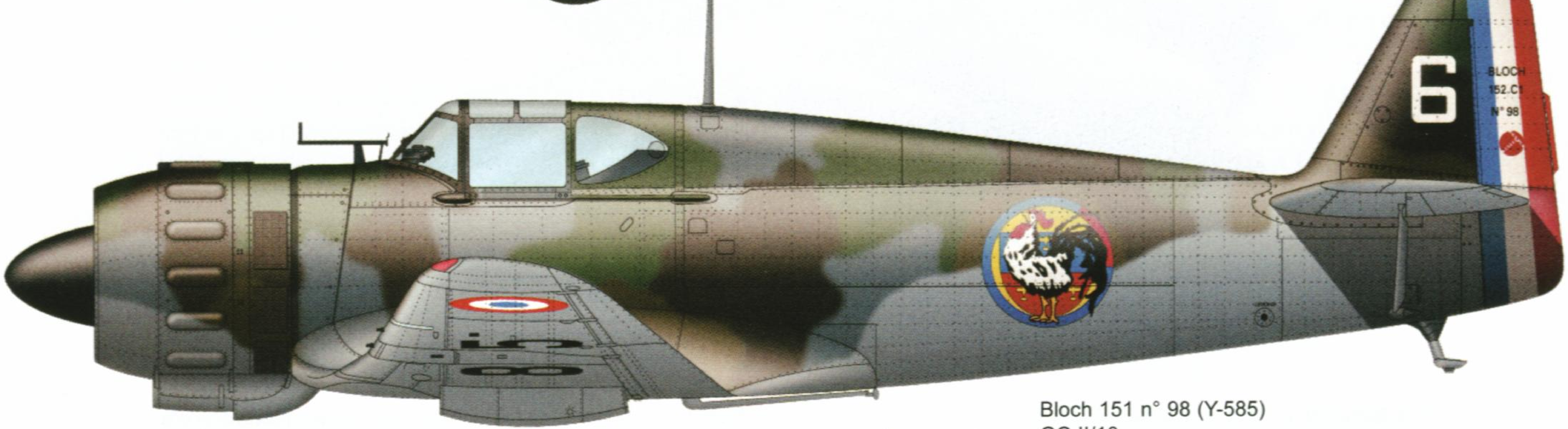
Ce sera le dernier combat du groupe.

Le 9 juin, il s'établit à Caen-Captiquet où il sert surtout de groupe de reconnaissance... L'exode vers le sud commence le 15 et se termine le 24 à Toulouse-Francazal.

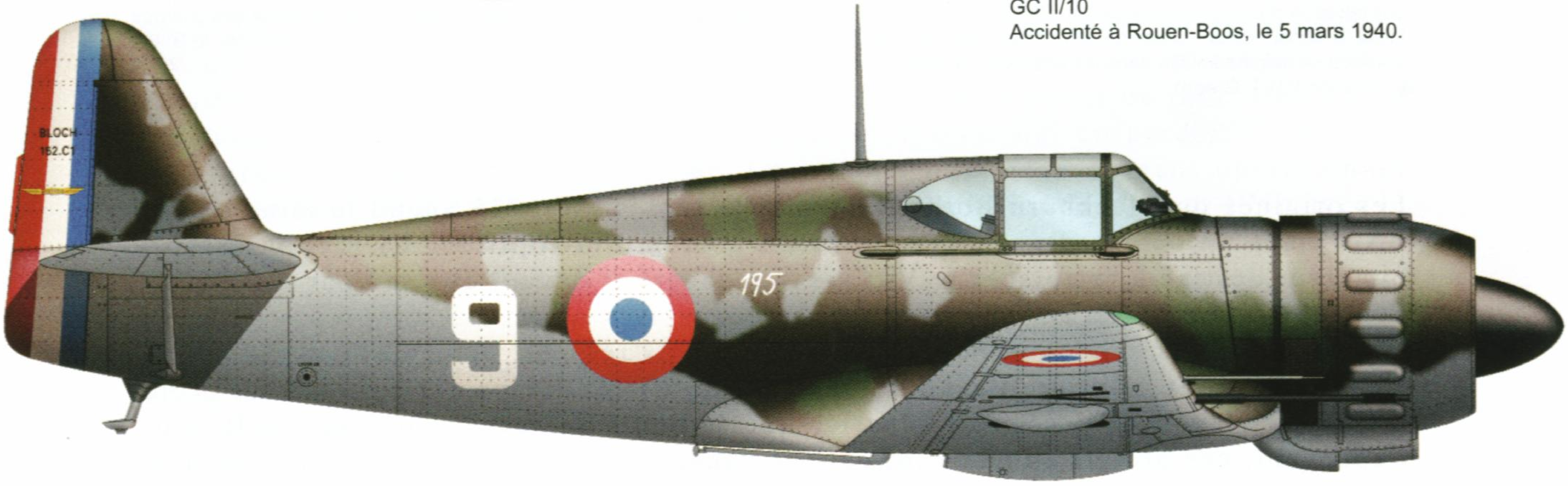
La fin du voyage est proche pour le GC II/10, dissous le 16 août 1940. Pendant la campagne, il a effectué 634 sorties en 1 047 heures de vol de guerre.



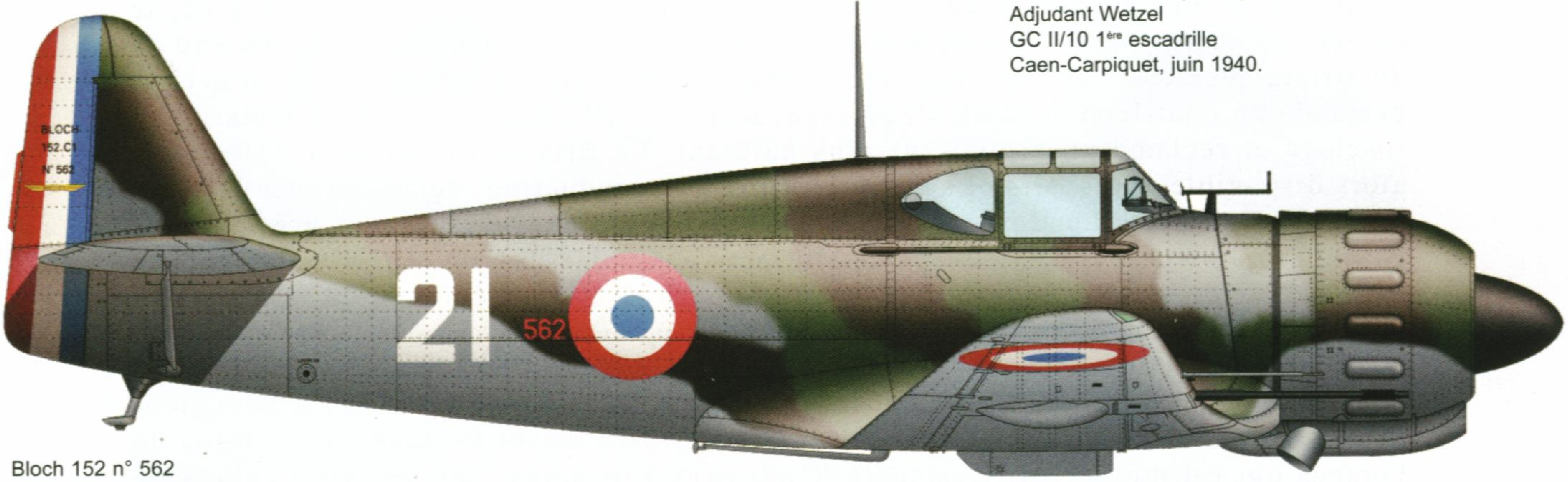
Dewoitine D.501 n° 198 (R-228)
GC II/10 1ère escadrille
Rouen-Boos, janvier 1940.


6
BLOCH
152.C1
N° 98

Bloch 151 n° 98 (Y-585)
GC II/10
Accidenté à Rouen-Boos, le 5 mars 1940.


BLOCH
152.C1
9
195

Bloch 152 n° 195 (Y-682)
Adjudant Wetzel
GC II/10 1ère escadrille
Caen-Carpiquet, juin 1940.

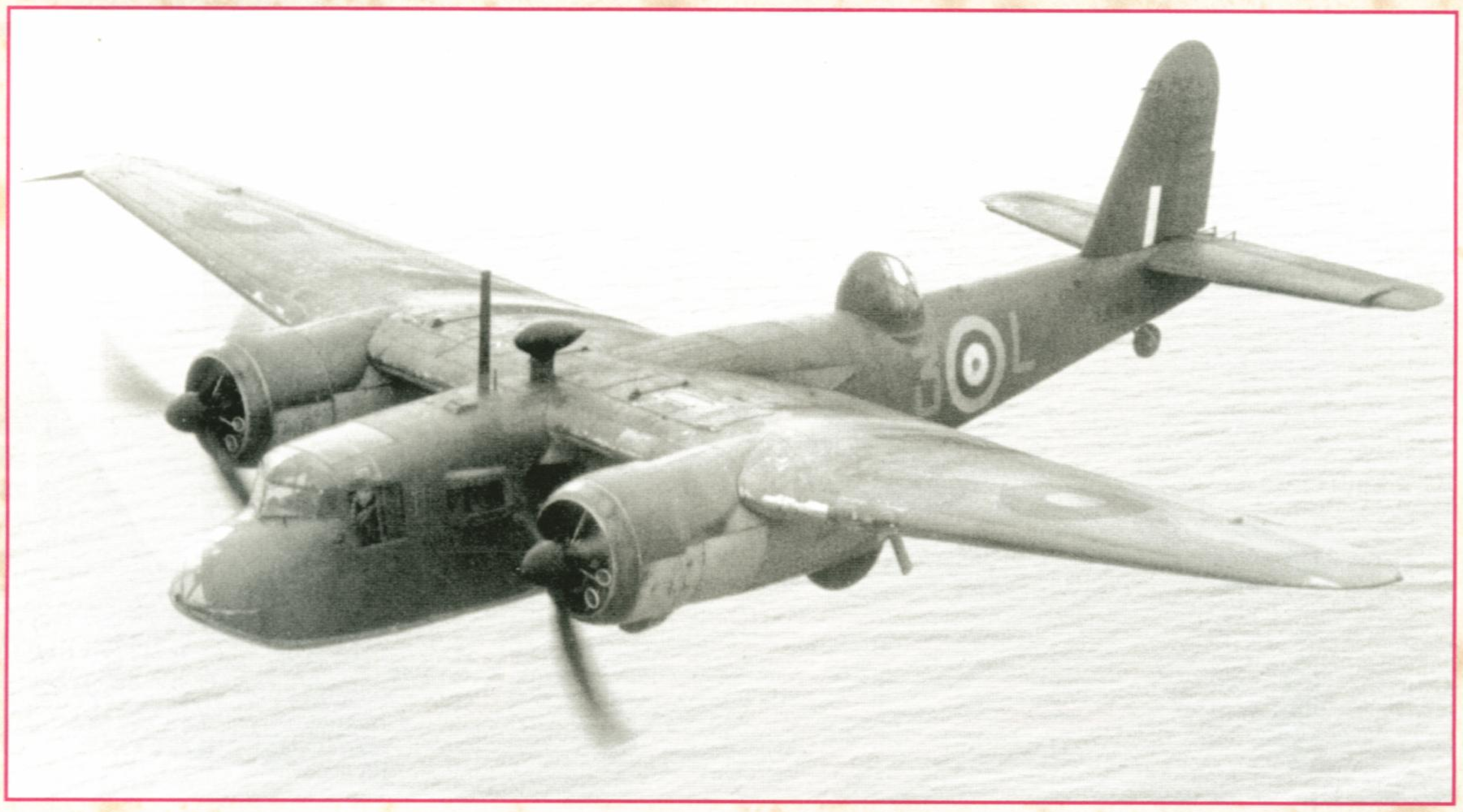

BLOCH
152.C1
N° 562
21
562

Bloch 152 n° 562
Capitaine Dulac
GC II/10 2e escadrille
Toulouse, fin juin 1940.

© P-A. Tilley - 2005

LE BLACKBURN BOTHA

Philippe Listemann



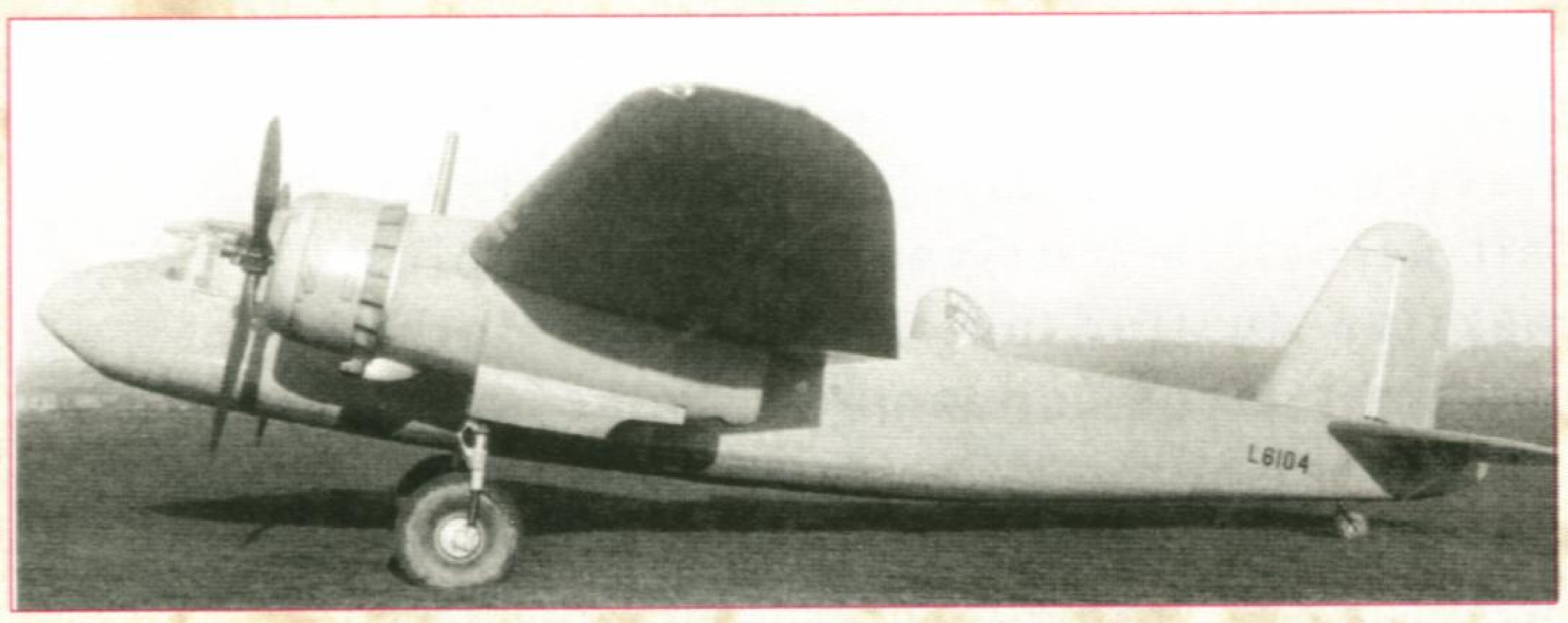
Si le Botha fait partie des avions ratés de la Seconde Guerre mondiale, la faute n'en incombe pas à Blackburn auquel l'administration n'a pas laissé le choix de la motorisation. Obligé d'installer un quatrième membre d'équipage, qui n'était pas prévu dans le cahier des charges initial, le constructeur n'a pas pu compenser cette surcharge pondérale par l'installation de moteurs plus performants. Toutefois, le Botha trouvera un second souffle dans les écoles de la RAF.
(Collection P.H.T. Green)

Les origines du Blackburn Botha remontent à septembre 1935 quand le ministère de l'Air émet un cahier des charges pour un bombardier-topilleur de reconnaissance bimoteur destiné à remplacer le Vickers Vildebeest et devant être mû par des Bristol Perseus de 850 ch.

Plusieurs projets sont présentés et deux sont alors retenus, celui de Bristol, le type 152 Beaufort, et celui de Blackburn, le B-26 Botha. En temps normal, un seul projet aurait été retenu et il est fort à parier que le choix se serait porté sur le Bristol. Cependant, ces projets s'inscrivant dans le cadre d'un réarmement accéléré, les deux vont finalement aboutir.

Le Botha va être handicapé dès le départ par le choix du propulseur. À l'origine, le cahier des charges spécifie l'embarquement de trois hommes d'équipage et les 850 ch du Bristol Perseus suffisent largement. Mais le ministère de l'Air change d'avis et demande un quatrième homme d'équipage. Dès lors, Blackburn est obligé d'élargir le fuselage et réclame un propulseur plus puissant. Le Bristol Taurus de 1 130 ch est alors disponible, mais Bristol s'en réserve toute la production, déjà bien insuffisante, pour son Beaufort. Le Botha devra donc être équipé de Perseus, bon gré mal gré. Blackburn a bien pensé à trouver une alternative, comme le Bristol Hercules, mais ce moteur est réservé au Beaufighter et au Short Stirling. Néanmoins, ce moteur sera prévu dans la version mort-née du Botha Mk.II (le B-27).

Deux premiers contrats sont signés en décembre 1936 portant sur 486 exemplaires (242 et 244) produits par deux usines (*serials* L6104 à 6345 assemblés à Brough et L6347 à 6590 assemblés à Dumbarton; les 44 derniers seront annulés). La version du Perseus qui est montée est le modèle X qui peut développer 880 ch, mais cela reste encore insuffisant. Le premier exemplaire de série, le L6104 qui tient lieu de prototype, fait son premier vol le 28 décembre 1938. Mis à part sa sous-motorisation, le Botha s'avère être un avion sain et globalement bien dessiné. Au cours des premiers



Ci-dessus : il n'y aura pas de prototype *stricto sensu* au modèle B-26 de Blackburn, l'appareil tête de série (L6104) en faisant office. On le voit ici encore avec la dérive d'origine qui sera agrandie pour améliorer une stabilité défectueuse.
(Photo Blitz Publications)

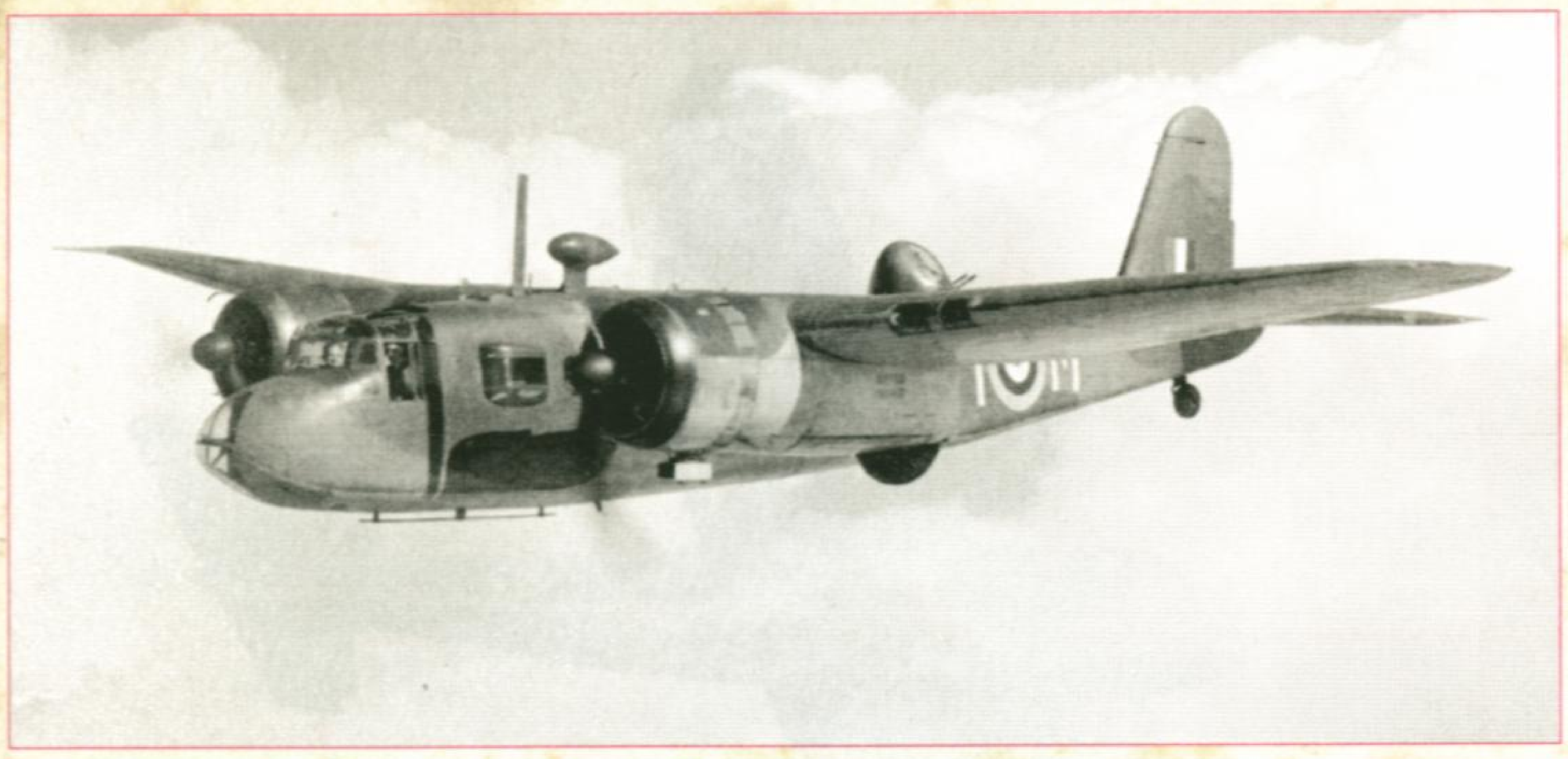
Ci-contre : cette photo montre les lignes assez pures de l'appareil, typiques des productions de Blackburn. Il s'agit d'un appareil du troisième et dernier contrat.
(Photo P.H.T. Green)

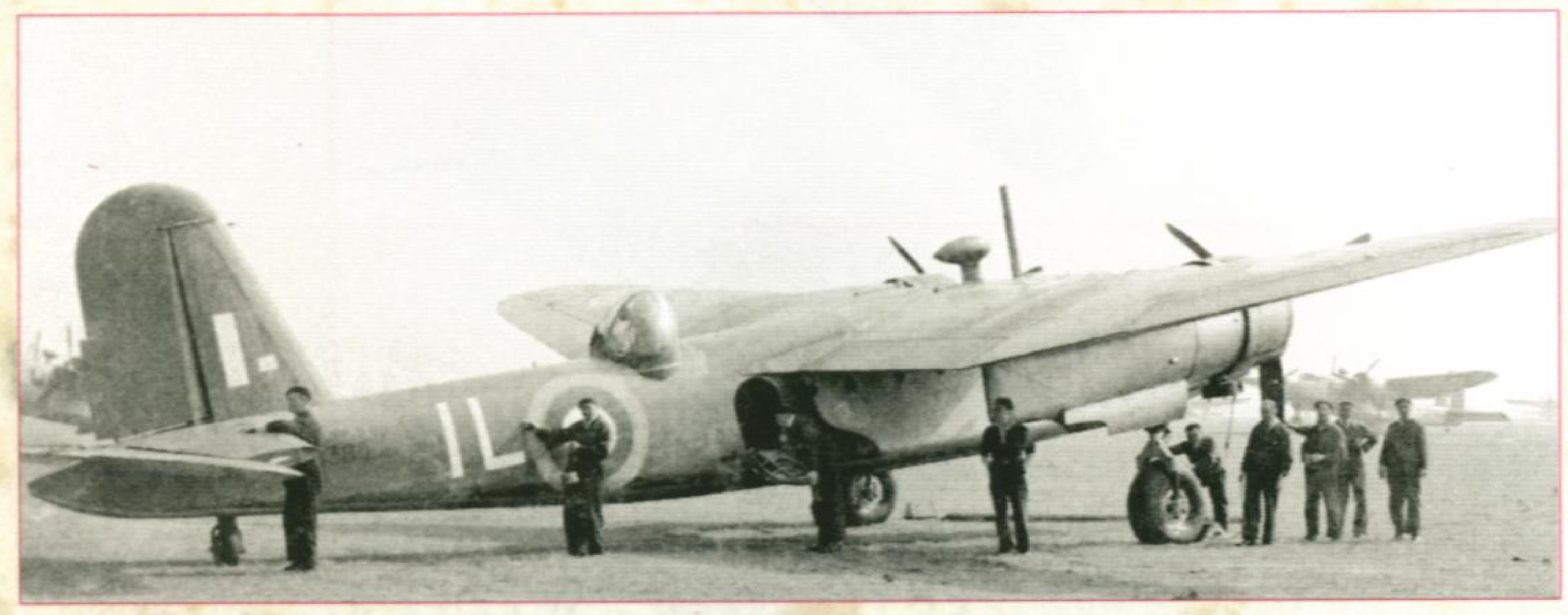
essais, un petit problème de stabilité apparaît, mais il est corrigé en agrandissant la surface de la dérive. Le Botha est testé pendant toute l'année 1939.

Entre-temps, trois autres contrats ont été signés, le premier portant sur 270 exemplaires (plage réservée : W5017 à 5315), le second sur 150 (plage réservée : W7247 à 7409) et le dernier sur 350 autres (plage réservée : W9396 à X1029). Seul le premier sera partiellement honoré avec la livraison de 138 appareils (quatre tranches dans la plage W5017 à 5169), les deux autres contrats étant résiliés. Au total, la RAF prendra en compte 580 Botha, dont le dernier sera livré en juin 1942.

Les premiers avions sont réceptionnés en octobre 1939, les usines de Brough et de Dumbarton produisant leurs avions en parallèle. La production démarre lentement et au 31 décembre 1939, seuls 16 Botha ont été pris en compte. La production monte en puissance en mars 1940 avec la livraison de 17 machines puis de 58 en juin. Les premiers Botha partent pour la plupart dans les dépôts, les autres comme avions tests dans diverses unités. Pour palier le manque de puissance, Blackburn monte le Perseus XA de 930 ch à partir du L6155. Ces Botha deviennent disponibles en mai et ce sont eux qui vont équiper la seule unité opérationnelle, le N° 608 (North Riding) *Squadron* basé à Thornaby près de la frontière écossaise à partir de juin. Une partie des avions construits trouve son chemin à la N° 1 OTU qui en perçoit 25 pour la transformation opérationnelle en mai. Le N° 608 *Squadron* devient opérationnel pendant la bataille d'Angleterre et réalise sa première mission le 10 août 1940 avec la sortie de trois appareils et le Botha va s'acquitter de sa tâche sans démériter, volant

Bien que de piètre qualité, cette photo est l'une des rares connues d'un Botha en service au N° 608 *Squadron* à Thornaby à l'automne 1940. Malgré ses défauts et ses insuffisances, le Botha exécutera quelque 300 sorties en trois mois sans le moindre incident – les deux seuls accidents ayant lieu au cours de vols d'entraînement.
(Collection A. Thomas)





En haut et ci-dessus :
deux appareils de la N° 3 *School of General Reconnaissance* à Squire's Gate en 1941. On note la manière très curieuse dont le code était répété sur le côté droit.
Bien que sous-motorisé, le Botha n'en était pas moins un appareil facile à piloter et il a trouvé une seconde jeunesse à former les futurs équipages de multimoteurs britanniques.
(Blitz Publications)

dès qu'il le peut. Mais dans le même temps, le Beaufort est aussi entré en service et se révèle bien meilleur. Ce fait associé à l'arrivée de plus en plus massive du Hudson, fait que le Botha est finalement condamné comme avion de combat et relégué aux missions d'entraînement. Le N° 608 *squadron* effectue ses deux dernières sorties le 6 novembre. Au total environ 300 sorties auront été réalisées, représentant environ 2 000 heures de patrouille pour la perte de deux Botha, qui ont eu lieu toutes les deux au cours de vols d'entraînement. Le réquipement du N° 502 *Squadron*, qui avait débuté en août, est aussi annulé et cette unité perçoit des Whitley à la place.

Même si le Botha est retiré de la première ligne, il n'en revêt pas moins une certaine importance pour la RAF. En ce début de guerre où la loi « Prêt-bail » n'a pas encore été votée, les Britanniques se doivent d'optimiser tous leurs moyens disponibles. Si les meilleurs appareils sont réservés aux escadrons opérationnels, les autres trouvent leur place pour l'entraînement des équipages, une tache tout aussi indispensable. Remplacé dans les unités opérationnelles par les Hudson et Beaufort, le Botha va vraiment trouver son utilité dans une vingtaine d'écoles.

La première d'entre elle est la N° 3 *School of General Reconnaissance* qui entraîne les équipages pour le *Coastal Command* et le *Bomber Command*. Parmi les écoles qui vont utiliser intensivement le Botha, on trouve celles formant les mitrailleurs, les bombardiers, les navigateurs, les radios. En revanche, rares sont les écoles de pilotage spécialisé dans l'entraînement avancé à mettre en œuvre l'appareil. En décembre 1942, 461 Botha sont recensés dans les inventaires de la RAF, mais sur ce compte, une cinquantaine ne sera jamais affectée à la moindre unité. Malgré un taux de perte peu élevé, le Botha est déclaré obsolète en août 1943 et à la fin du mois de septembre, seuls 112 sont encore présents sur les listes de la RAF. Après cette date, il ne reste qu'une seule école qui emploie encore le Botha, la N° 11 *Radio School*.

Au 31 décembre 1943, la RAF ne compte plus que 53 Botha. Ce nombre est cependant suffisant pour offrir un volant de réserve à la N° 11 RS qui ne se sépare de ses derniers exemplaires qu'en septembre 1944. Les survivants sont ferraillés dans la foulée.

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Type : bombardier-torpilleur terrestre (4 membres d'équipage)

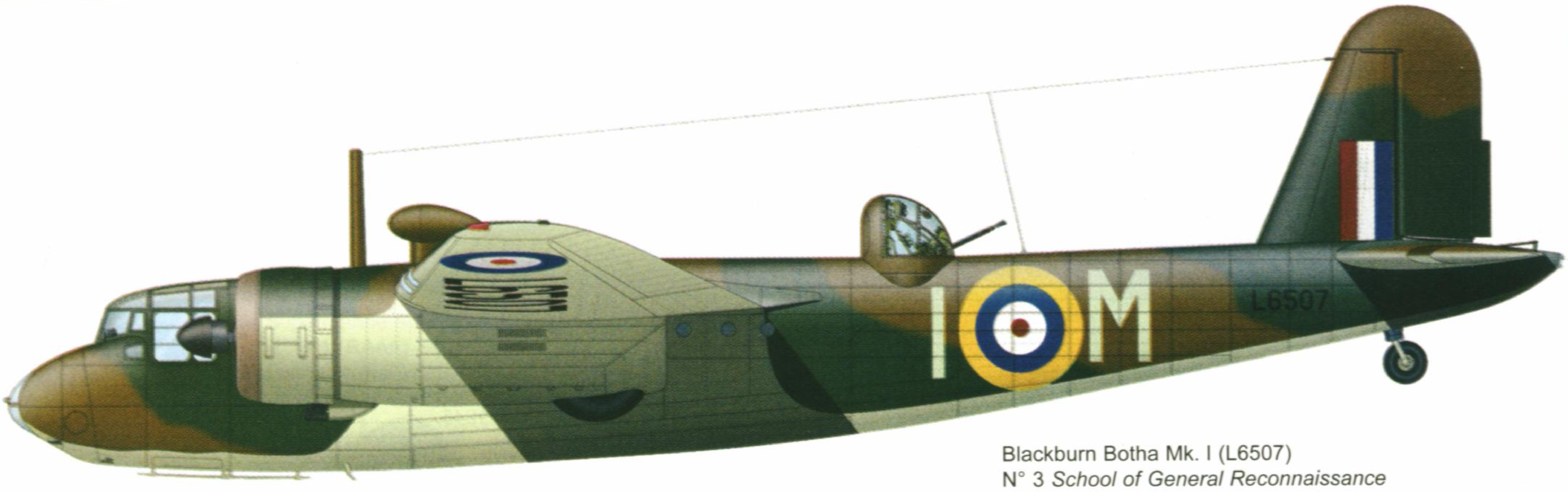
Moteurs : deux Perseus XA de neuf cylindres en étoile refroidis par air, développant 930 ch.

Dimensions : envergure : 17,98 m; longueur : 15,56 m.

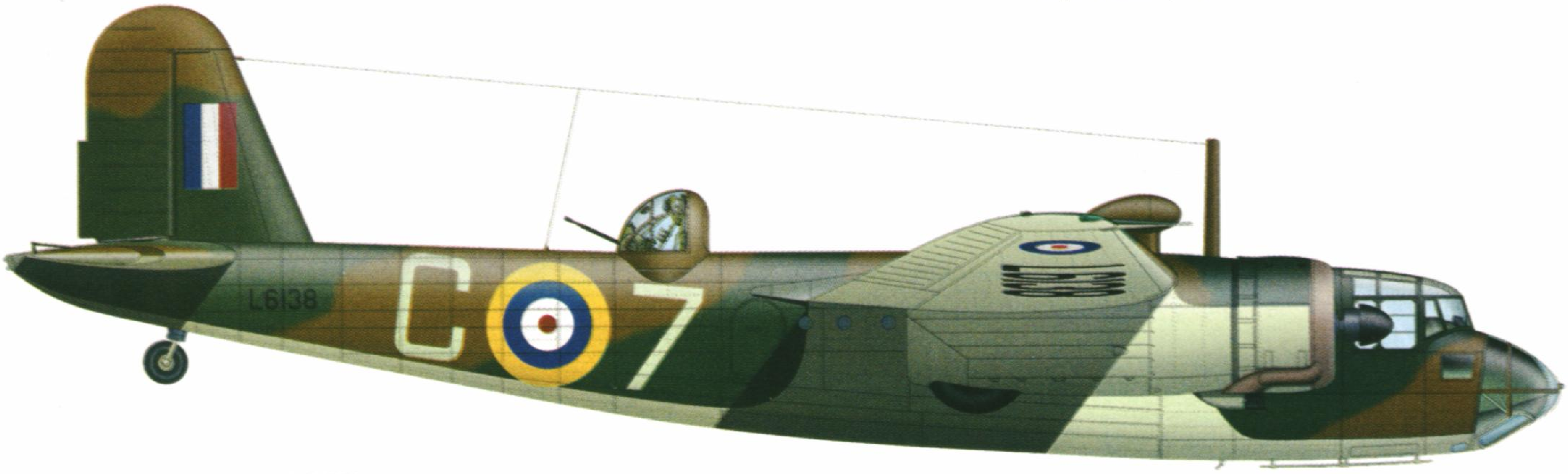
Poids : à vide : 5 464 kg; en charge : 8 376 kg.

Performances : vitesse maximale, 354 km/h à 4 600 m; plafond pratique : 5 600 m; distance franchissable : 2 000 km.

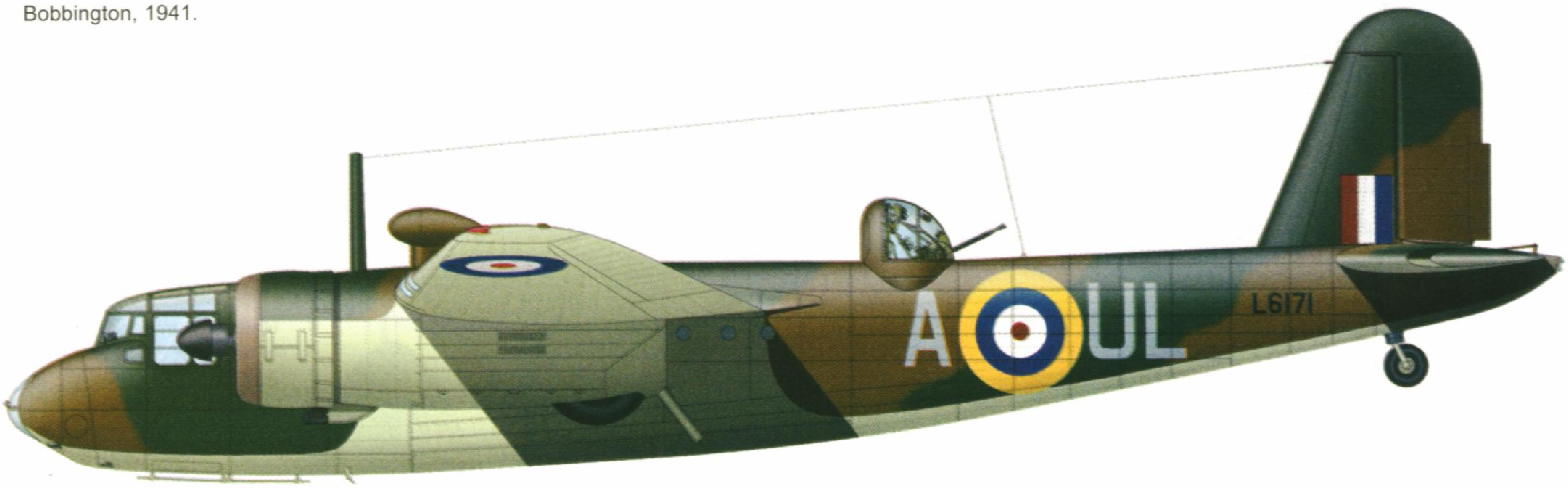
Armement : offensif : jusqu'à 900 kg de bombes ou une torpille; défensif : une Vickers de 0.33 in fixe tirant vers l'avant et 2 Vickers jumelées en tourelle dorsale.



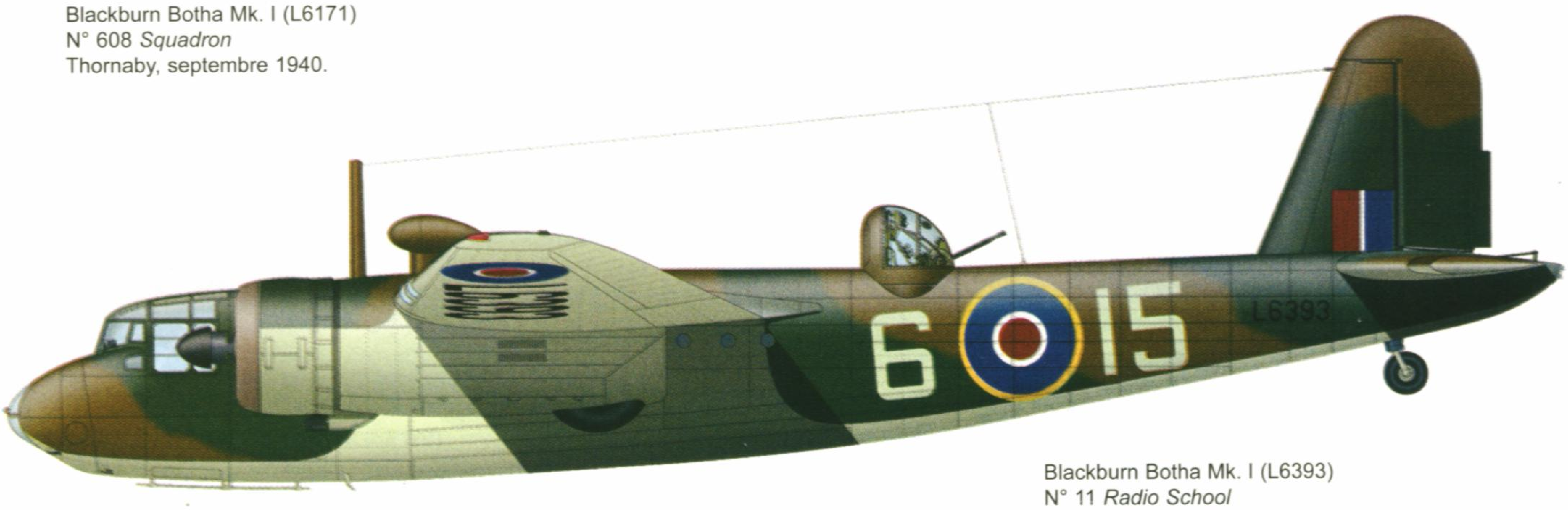
Blackburn Botha Mk. I (L6507)
N° 3 *School of General Reconnaissance*
Squire's Gate, 1941.



Blackburn Botha Mk. I (L6138)
N° 3 *Air Observers Navigation School*
Bobbington, 1941.

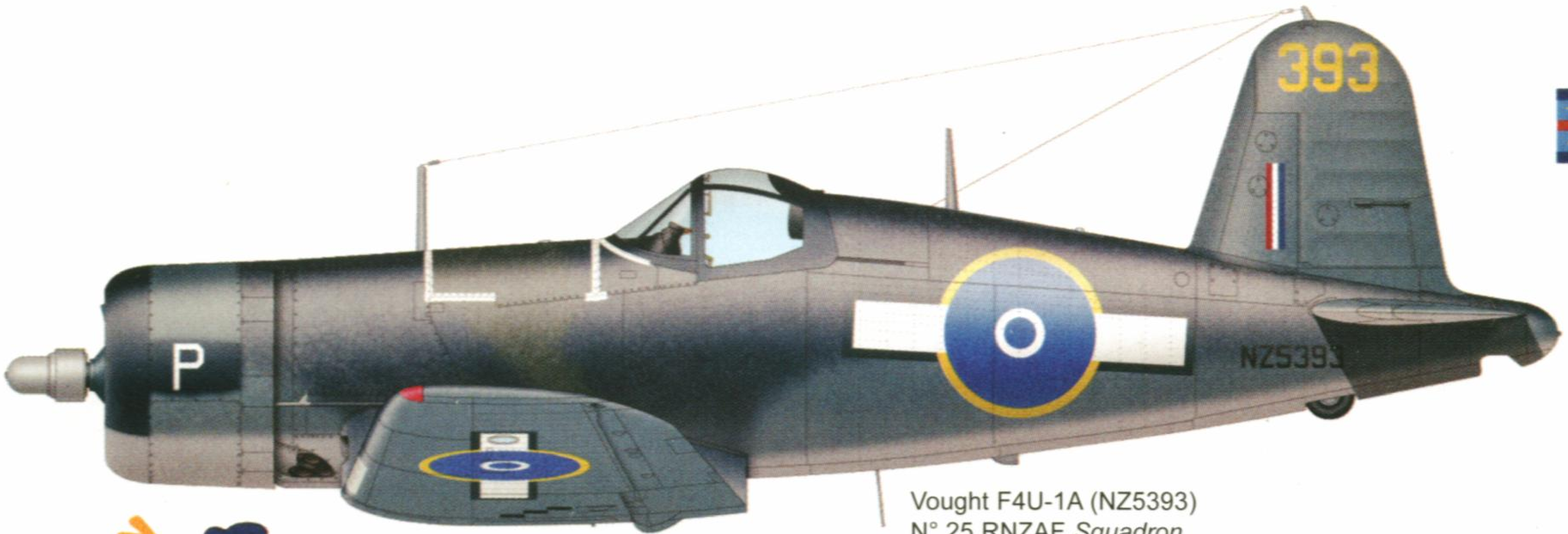


Blackburn Botha Mk. I (L6171)
N° 608 *Squadron*
Thornaby, septembre 1940.

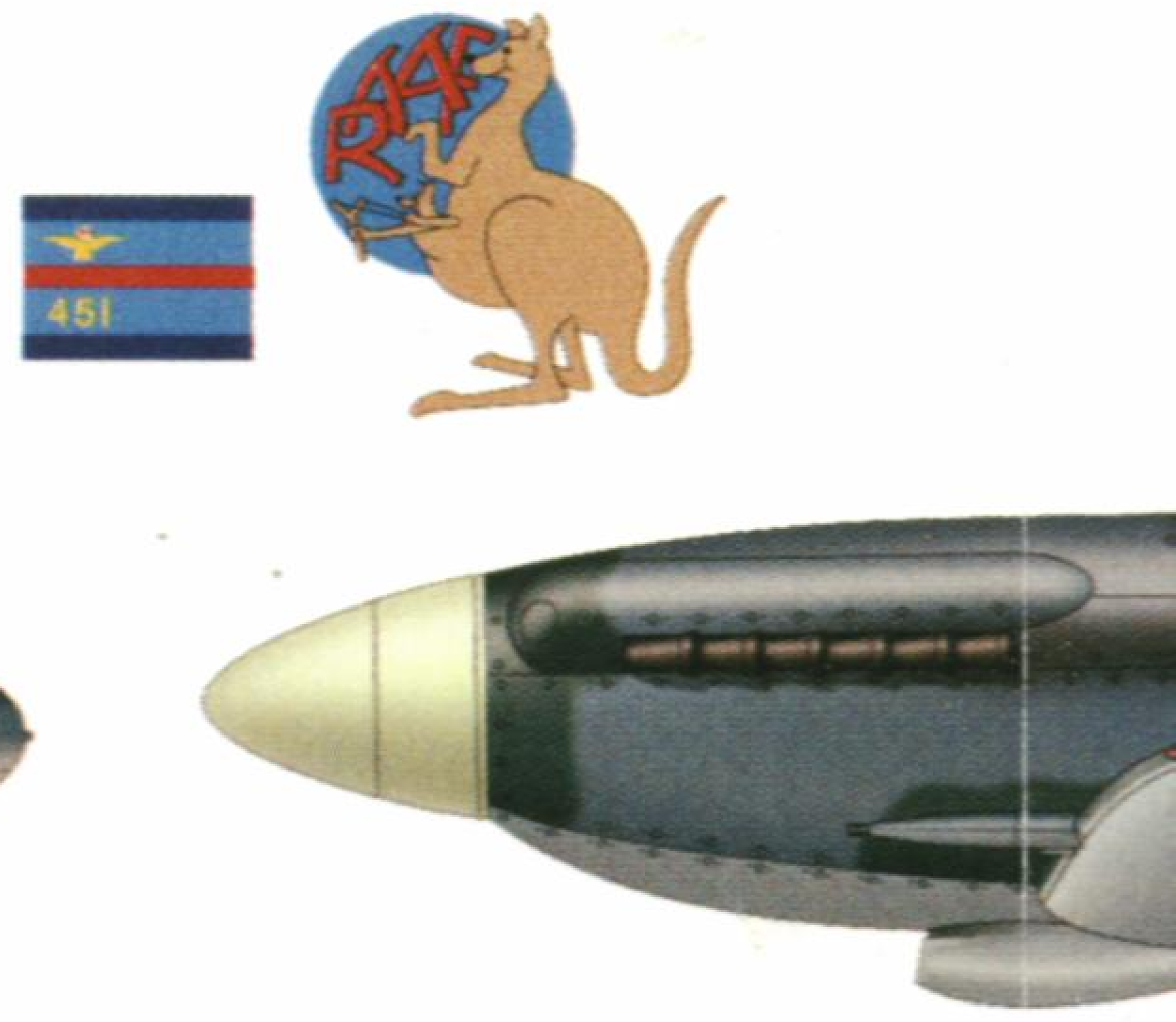


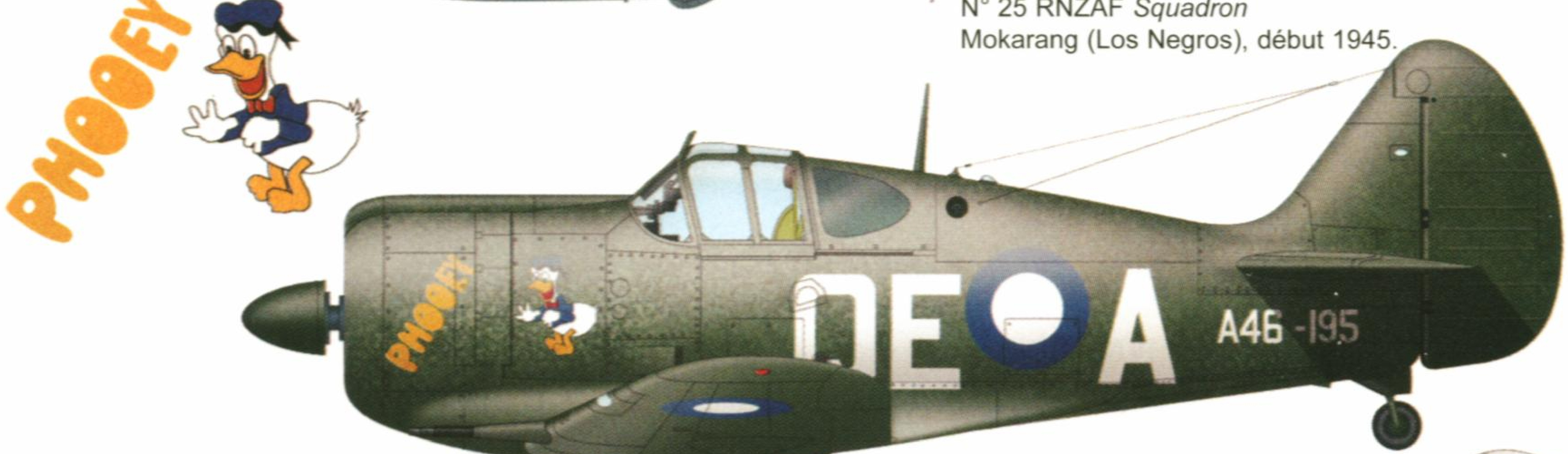
Blackburn Botha Mk. I (L6393)
N° 11 *Radio School*
Hooton Park, 1943.

© P-A. Tilley - 2005

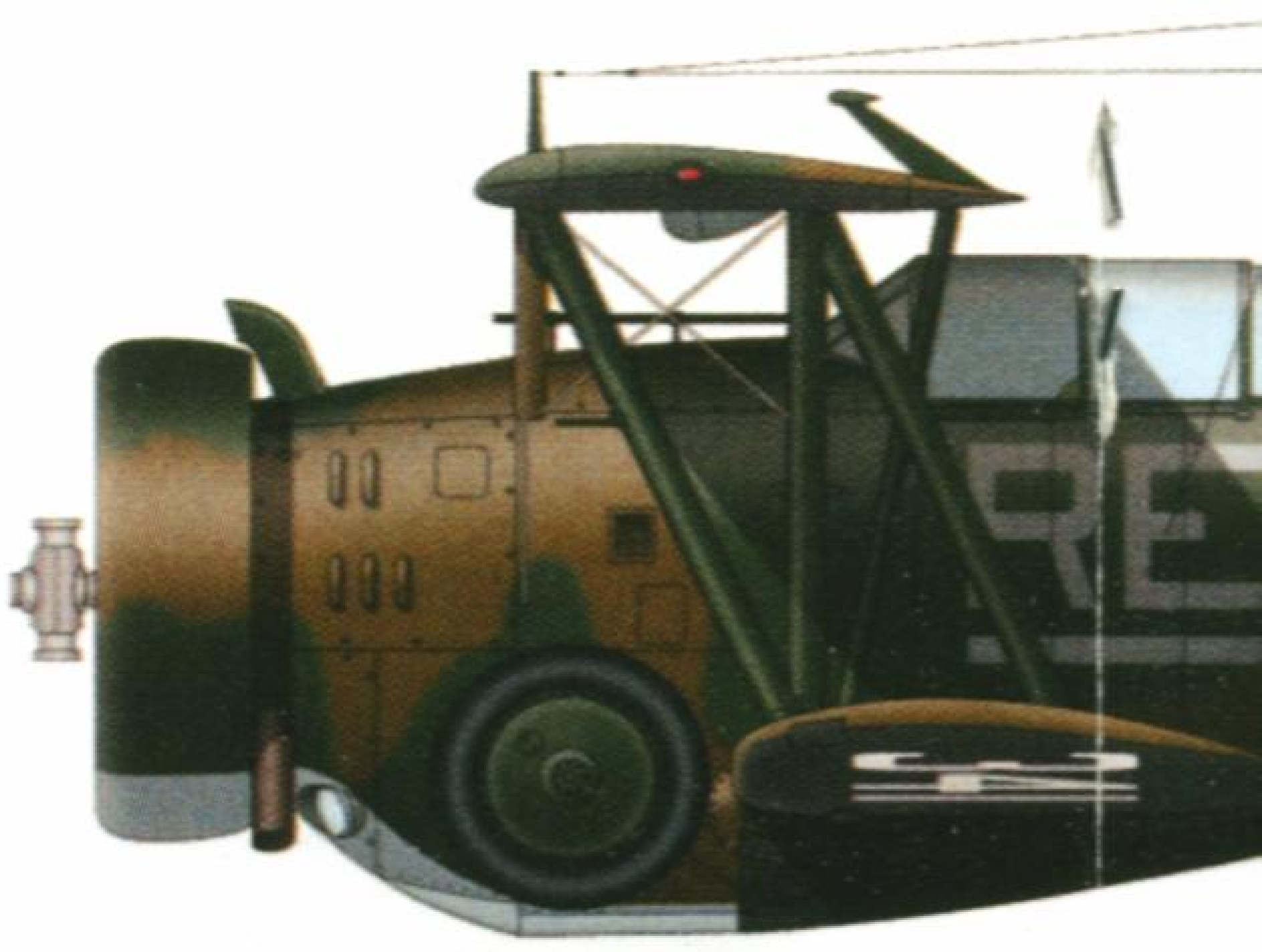

393
P
NZ5393

Vought F4U-1A (NZ5393)
N° 25 RNZAF *Squadron*
Mokarang (Los Negros), début 1945.

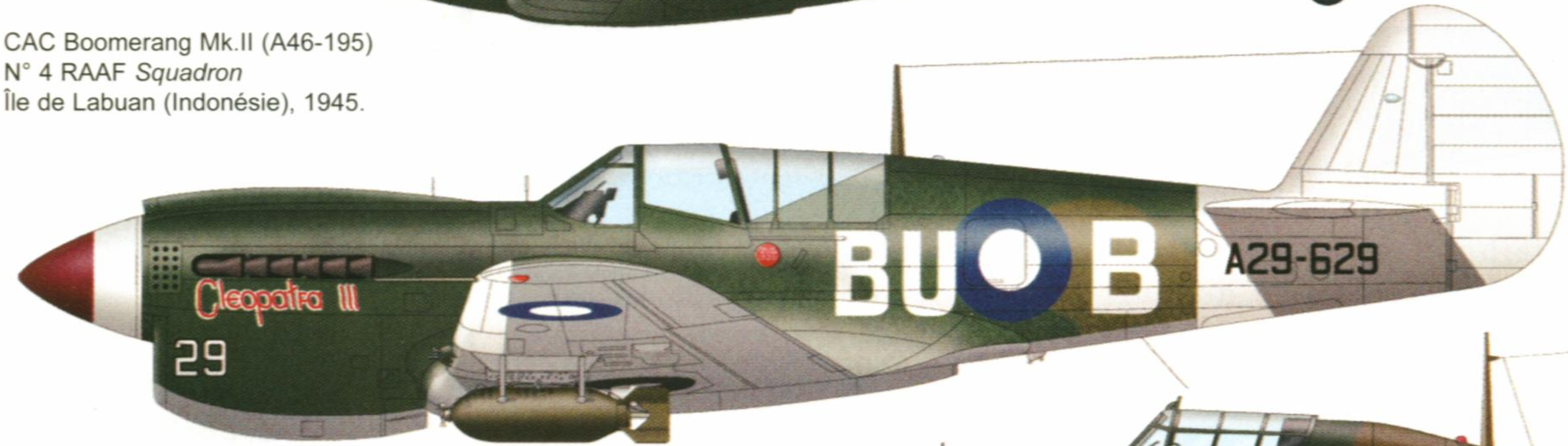



PHOOEY
DE A
A46-195

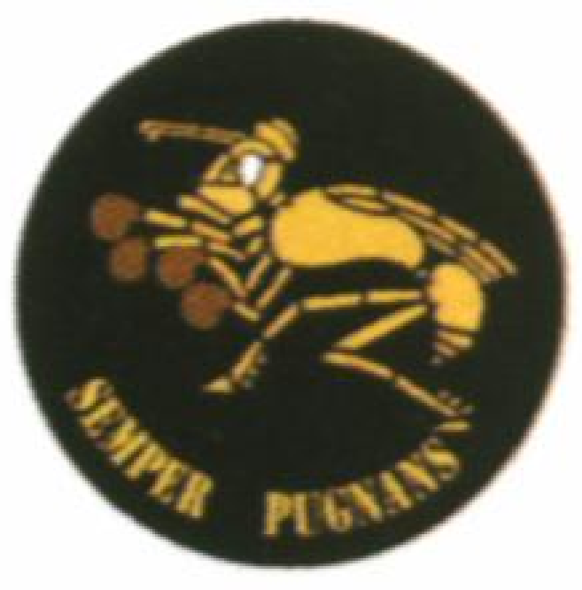
CAC Boomerang Mk.II (A46-195)
N° 4 RAAF *Squadron*
Île de Labuan (Indonésie), 1945.

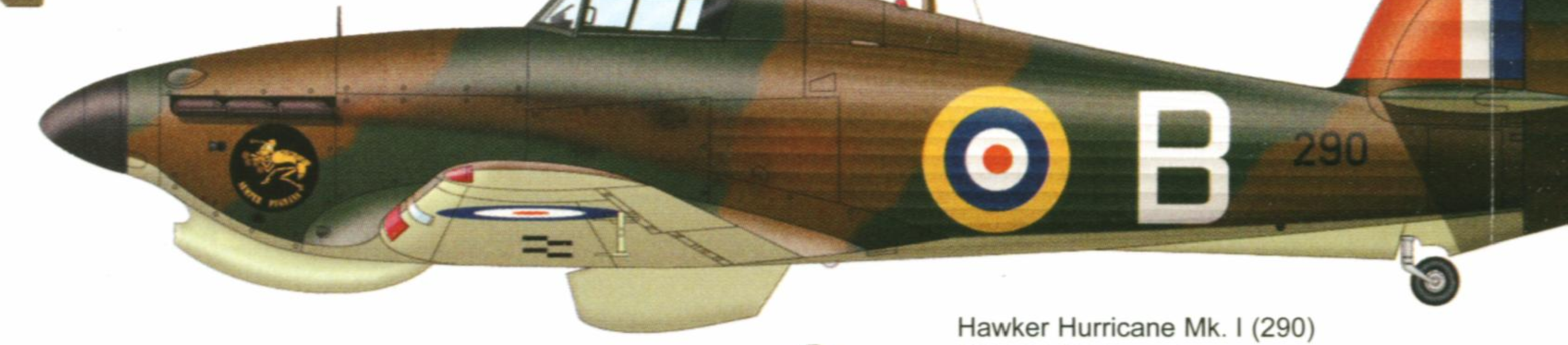


Grumman Goblin Mk.I (341)
N° 118 RCAF *Squadron*
Rockliffe (Canada), 1941.

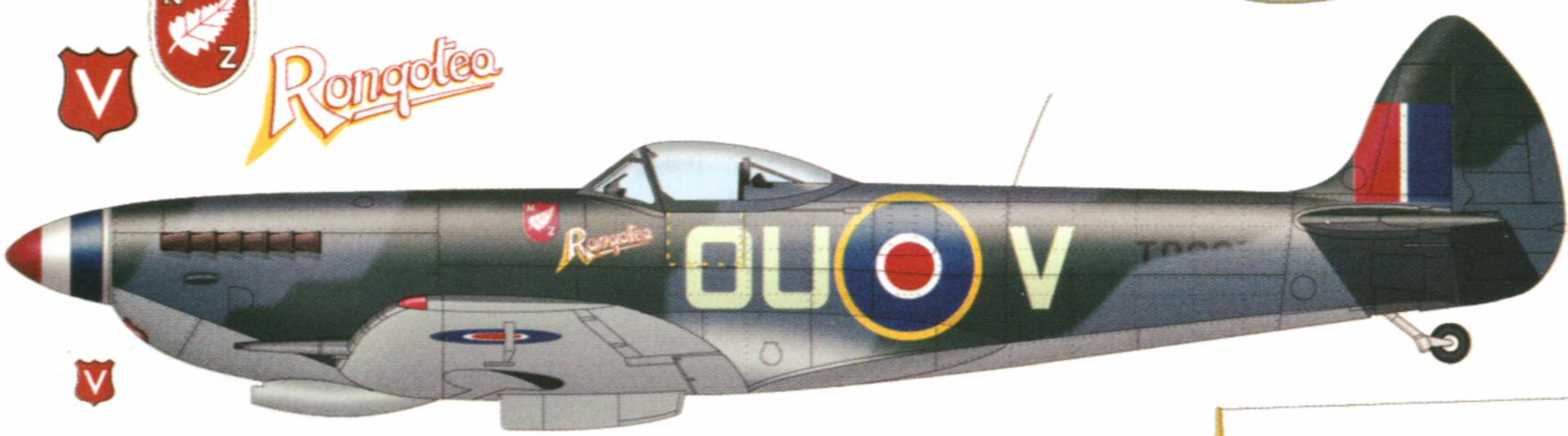

Cleopatra III
29
BU B
A29-629

Curtiss Kittyhawk Mk. IV (A29-629)
Squadron Leader Geoffrey C. Atherton
N° 80 RAAF *Squadron*
Morotai (Halmahera), 1944.

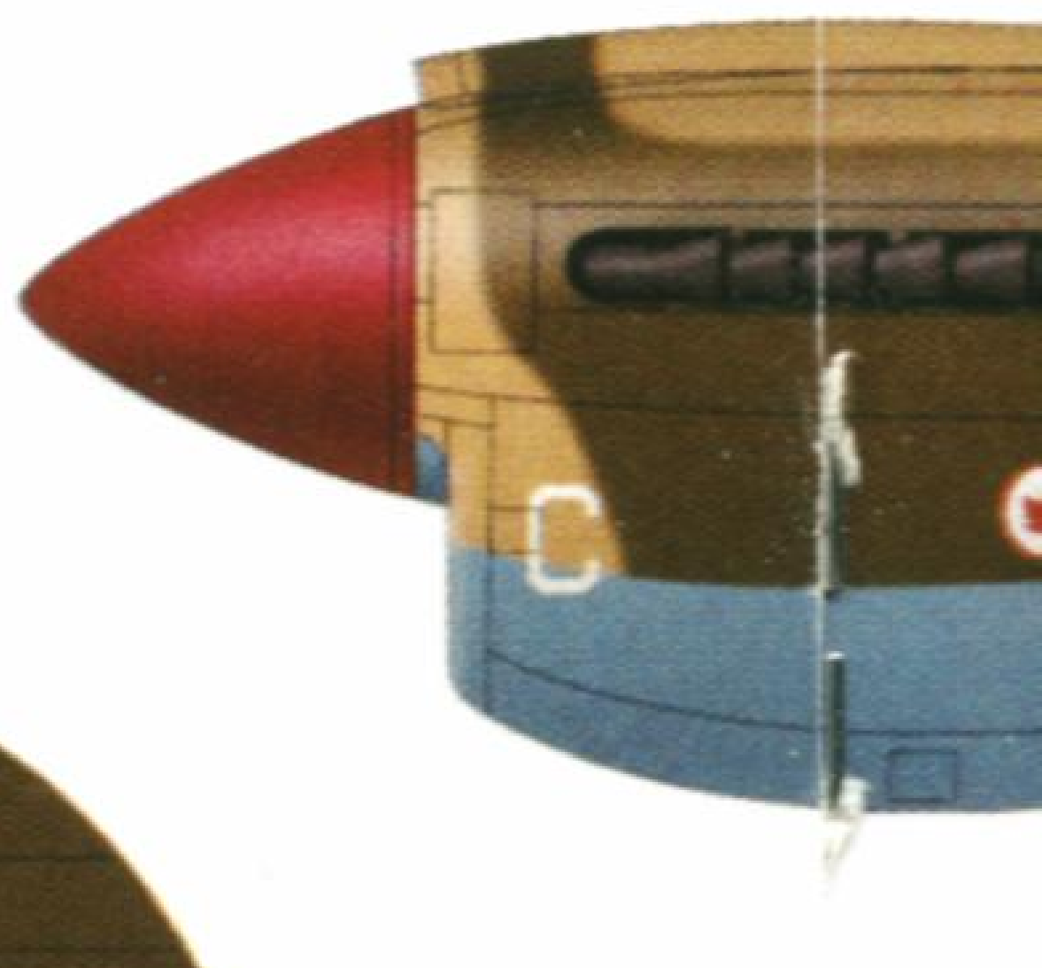

SEMPER PUGNANS

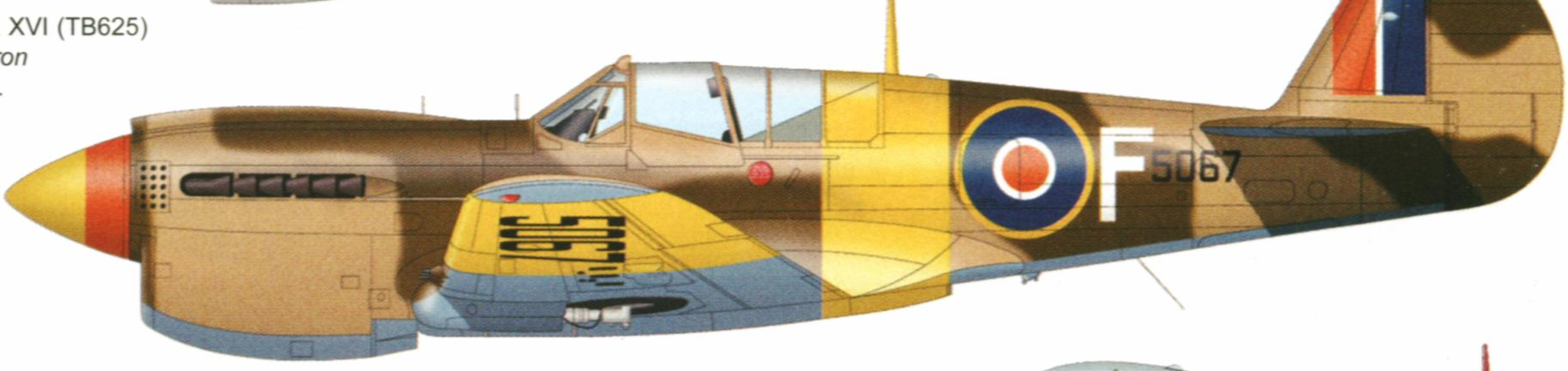


Hawker Hurricane Mk. I (290)
N° 3 SAAF *Squadron*
Afrique orientale, 1941.

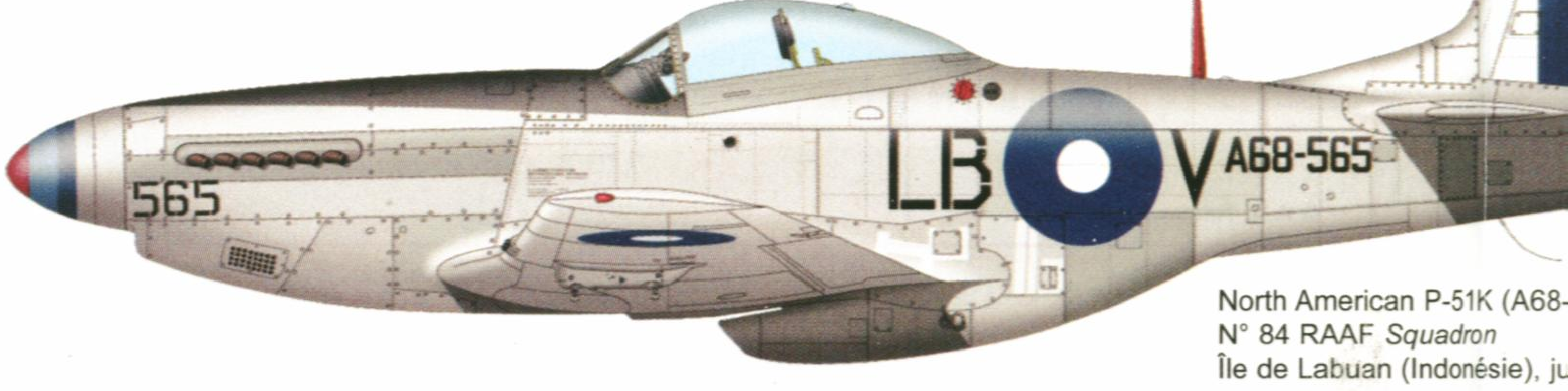

V
N Z
Rongotea
OU V

Supermarine Spitfire Mk. XVI (TB625)
N° 485 (RNZAF) *Squadron*
B.105 (Drope), été 1945.





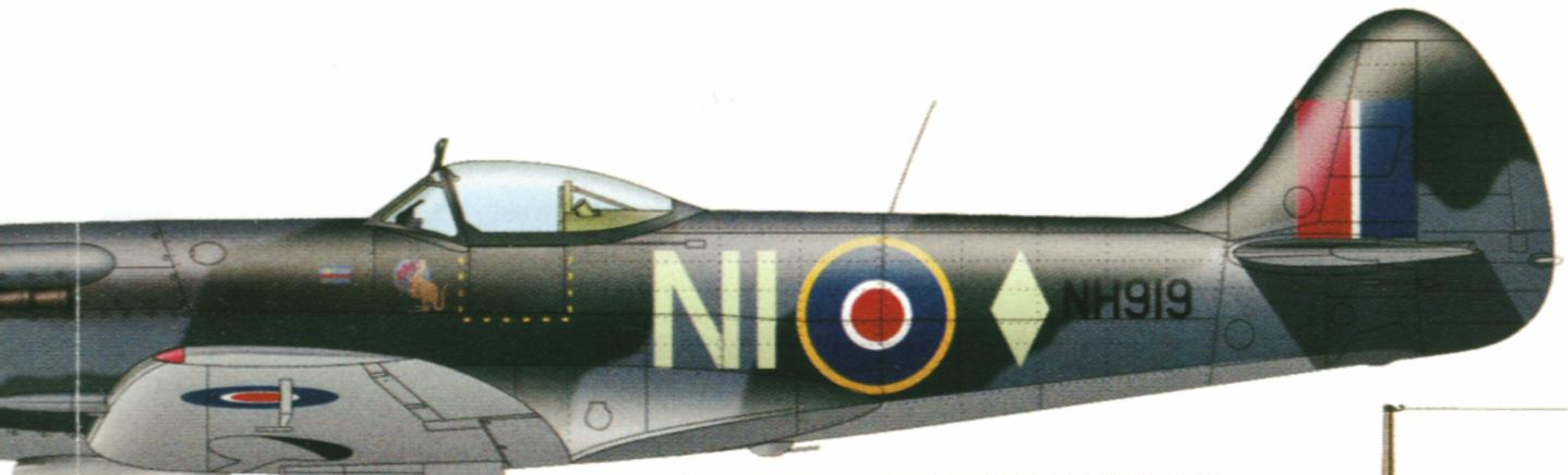
Curtiss Kittyhawk Mk. IV (5067)
N° 11 OTU (SAAF)
Isipingo (Afrique du Sud), 1944.


565
LB V A68-565

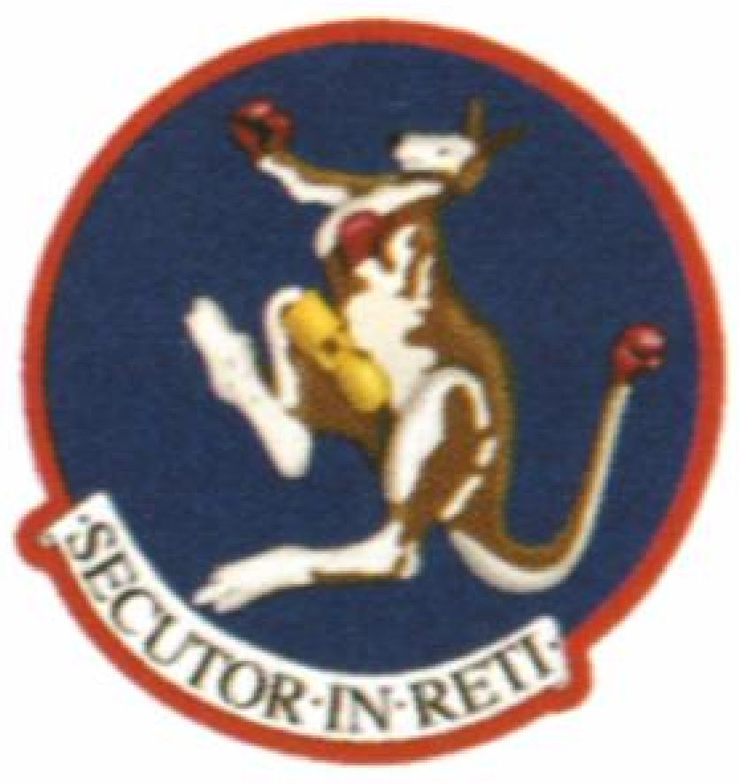
North American P-51K (A68-
N° 84 RAAF *Squadron*
Île de Labuan (Indonésie), ju

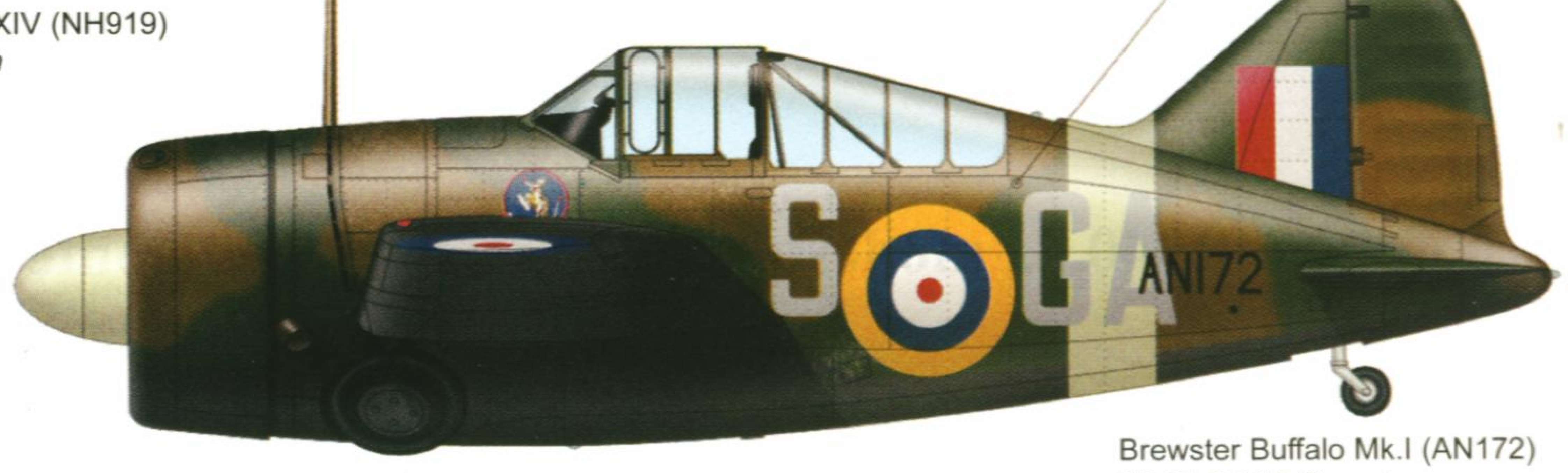
© P-A. Tilley - 2005

Chasseurs du Commonwealth

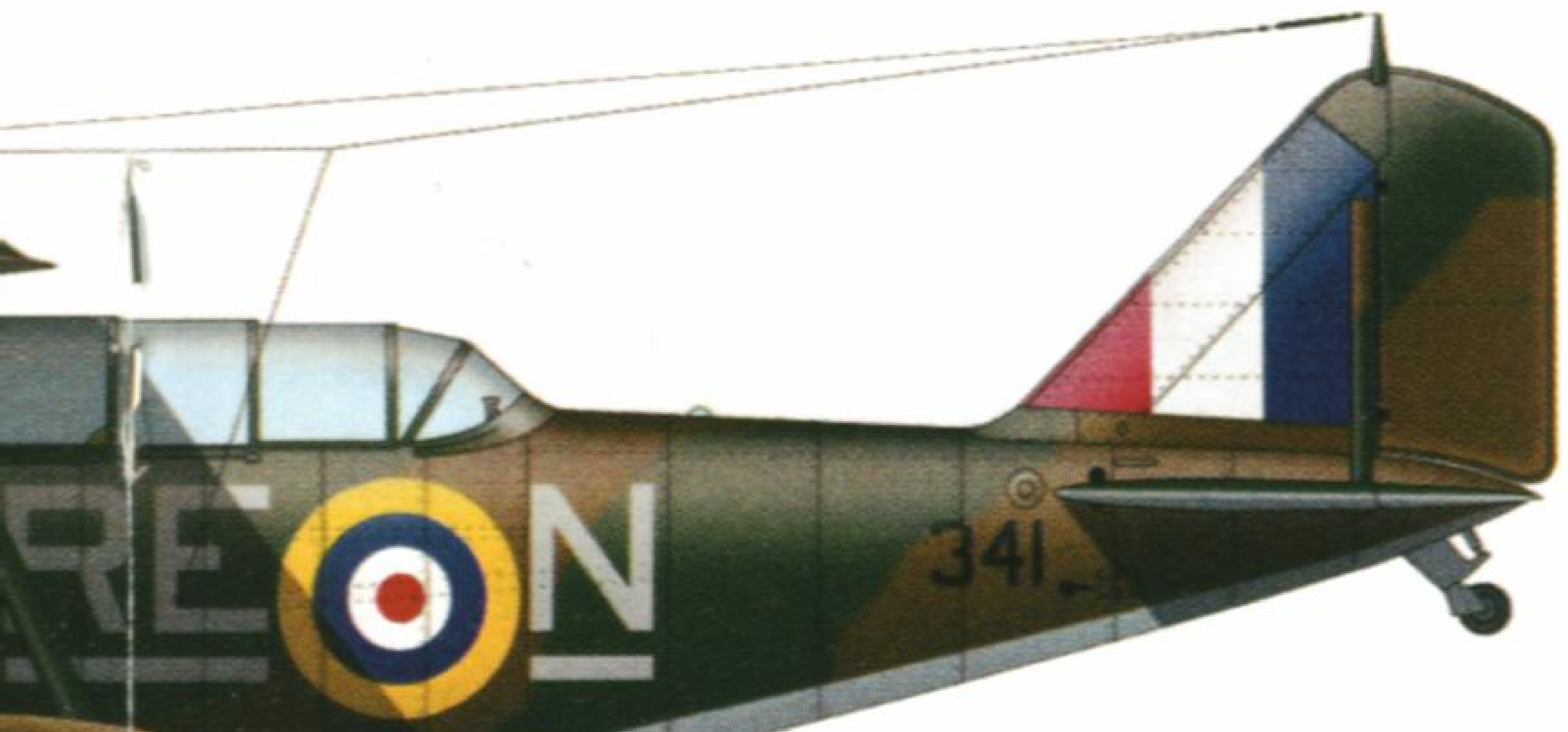


Supermarine Spitfire Mk.XIV (NH919)
N° 451 (RAAF) *Squadron*
Faßberg, mai 1945.

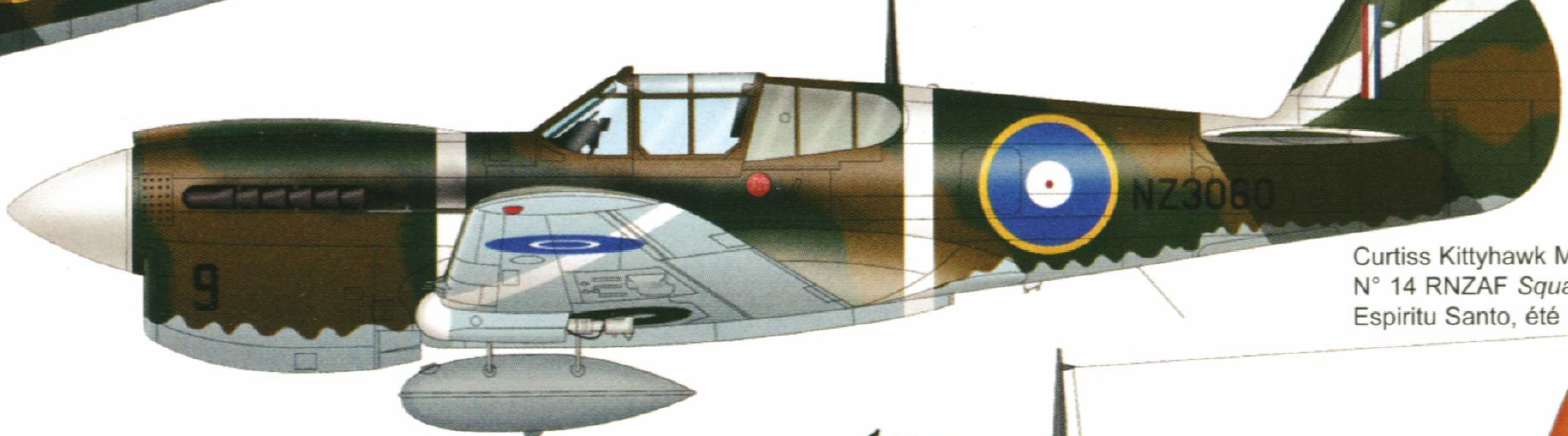

SECUTOR IN RETI



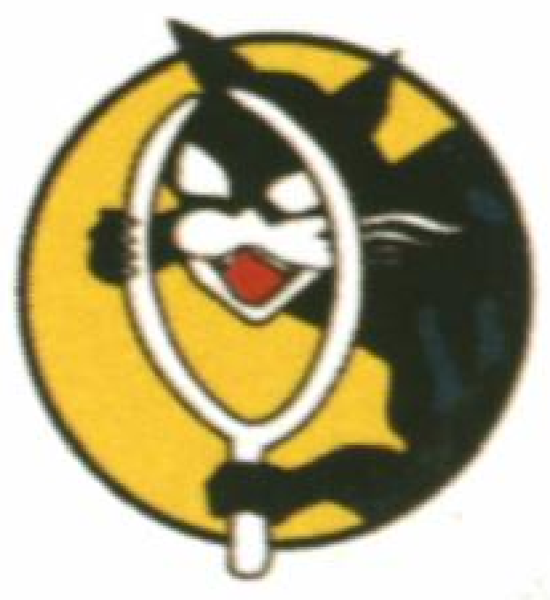
Brewster Buffalo Mk.I (AN172)
N° 21 RAAF *Squadron*
Ipoh (Malaisie), décembre 1941.

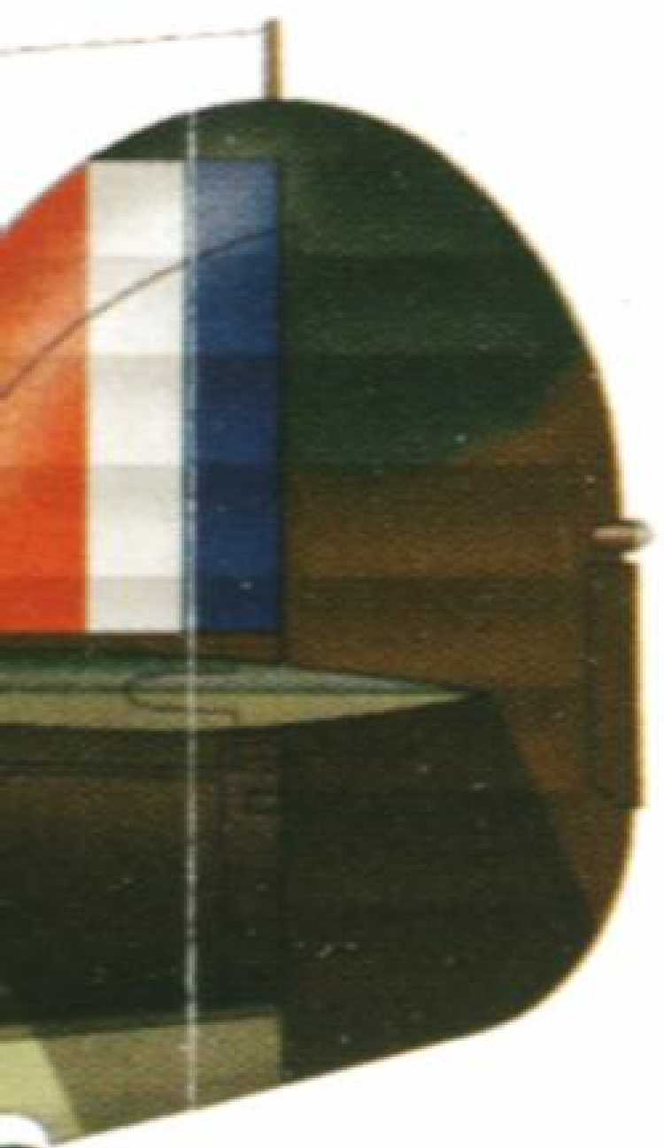


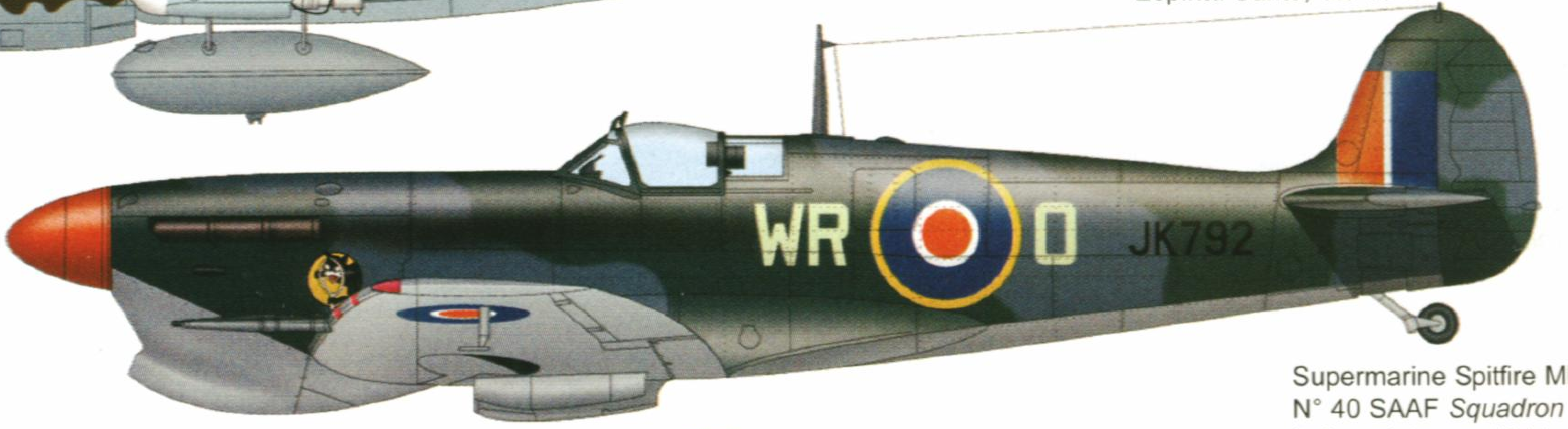
)



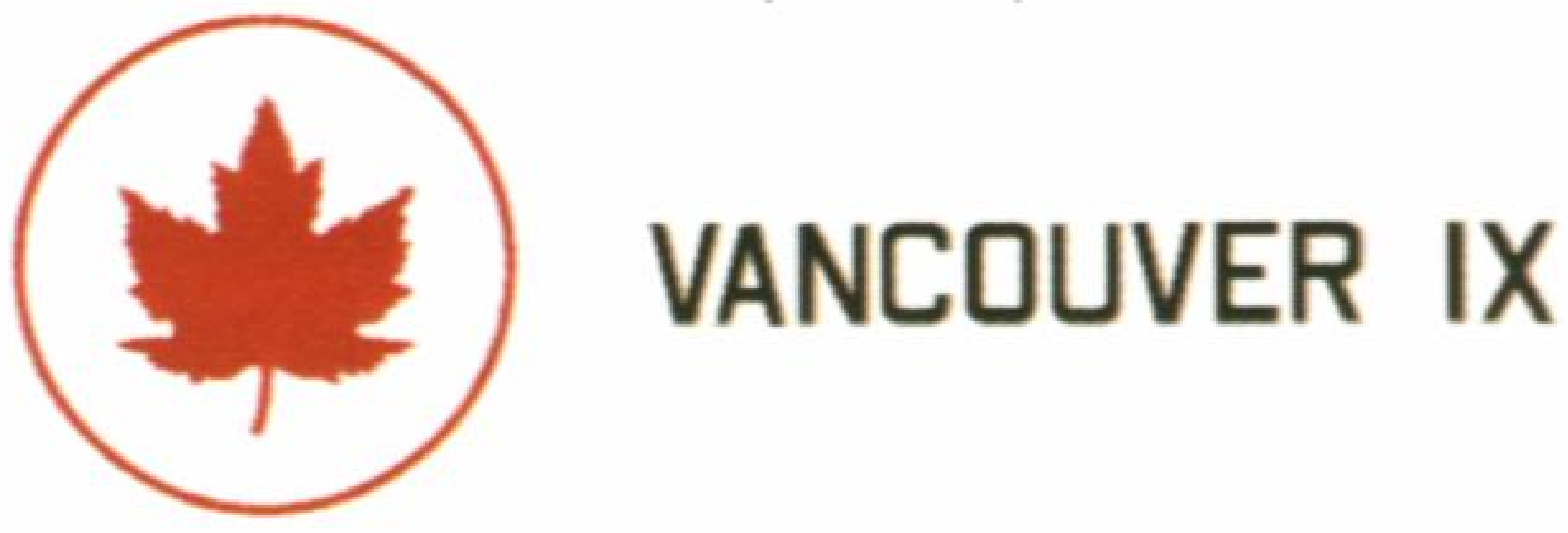
Curtiss Kittyhawk Mk.III (NZ3060)
N° 14 RNZAF *Squadron*
Espiritu Santo, été 1943.

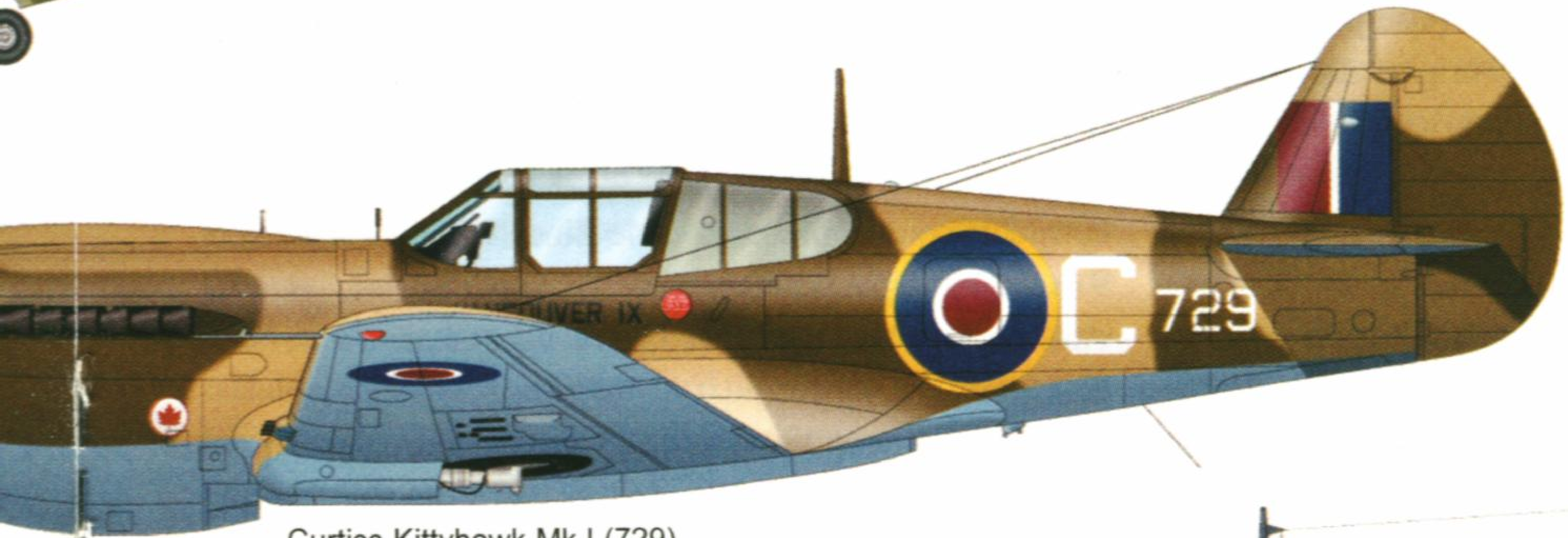




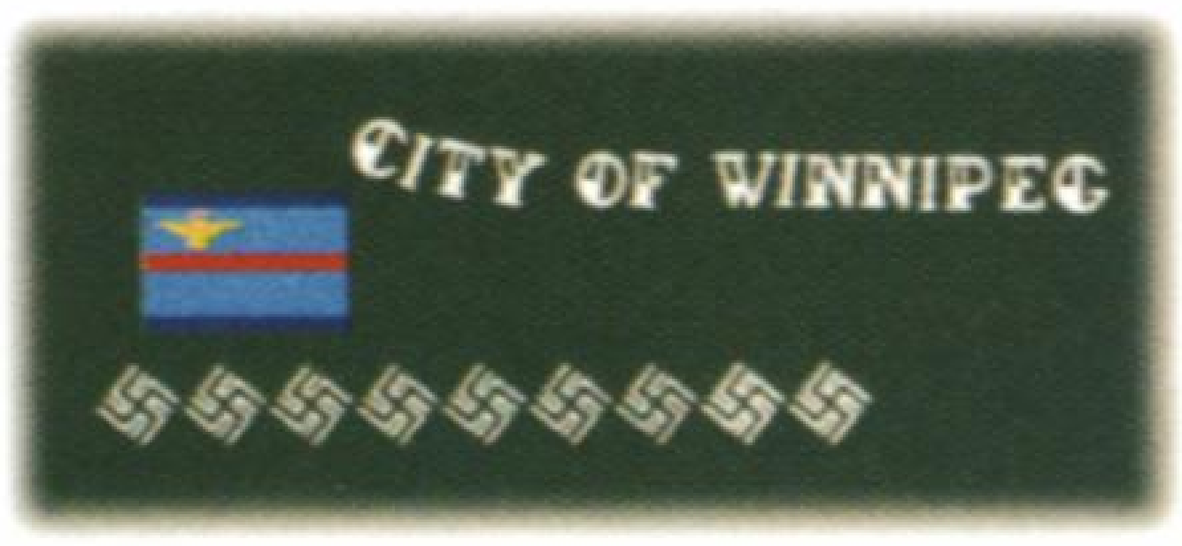


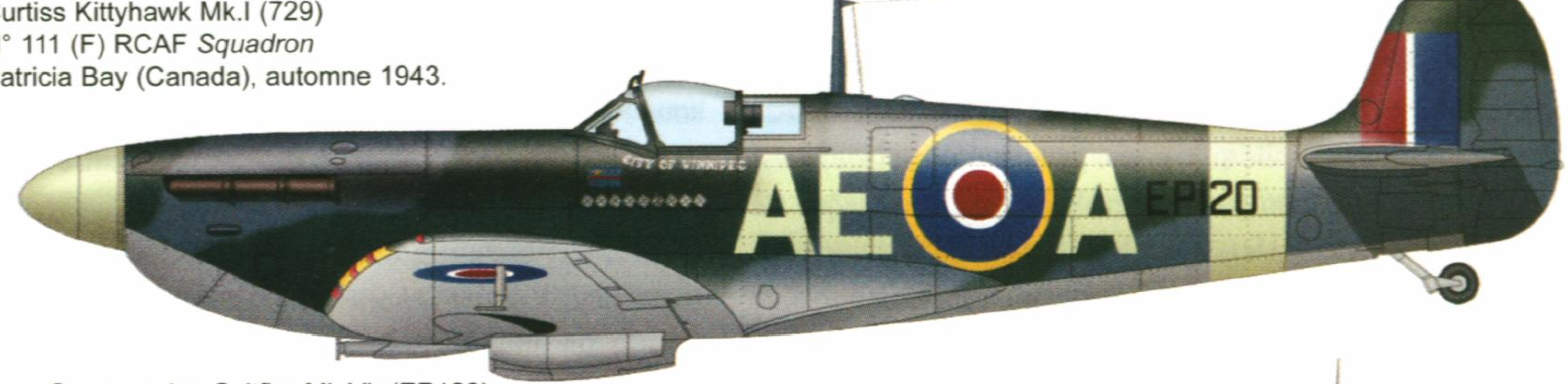
Supermarine Spitfire Mk.Vc (JK792)
N° 40 SAAF *Squadron*
Italie, printemps 1944.


VANCOUVER IX

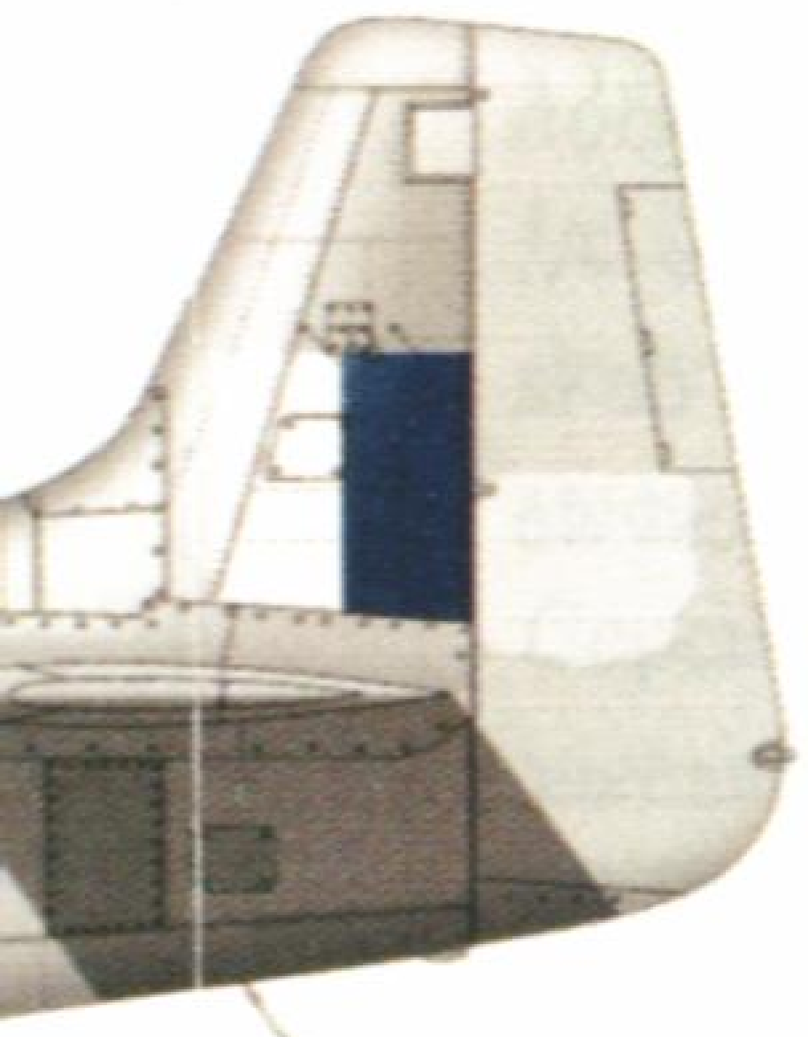


Curtiss Kittyhawk Mk.I (729)
N° 111 (F) RCAF *Squadron*
Patricia Bay (Canada), automne 1943.

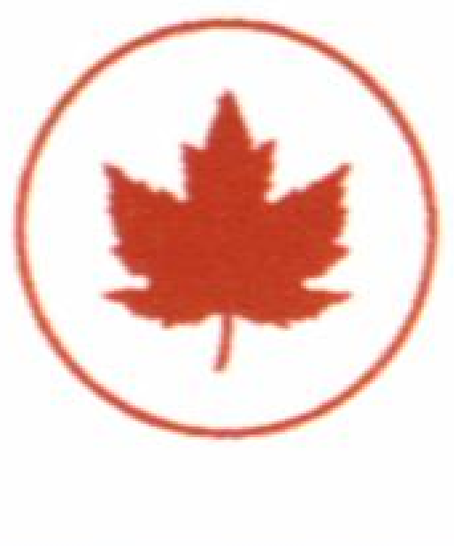

CITY OF WINNIPEG

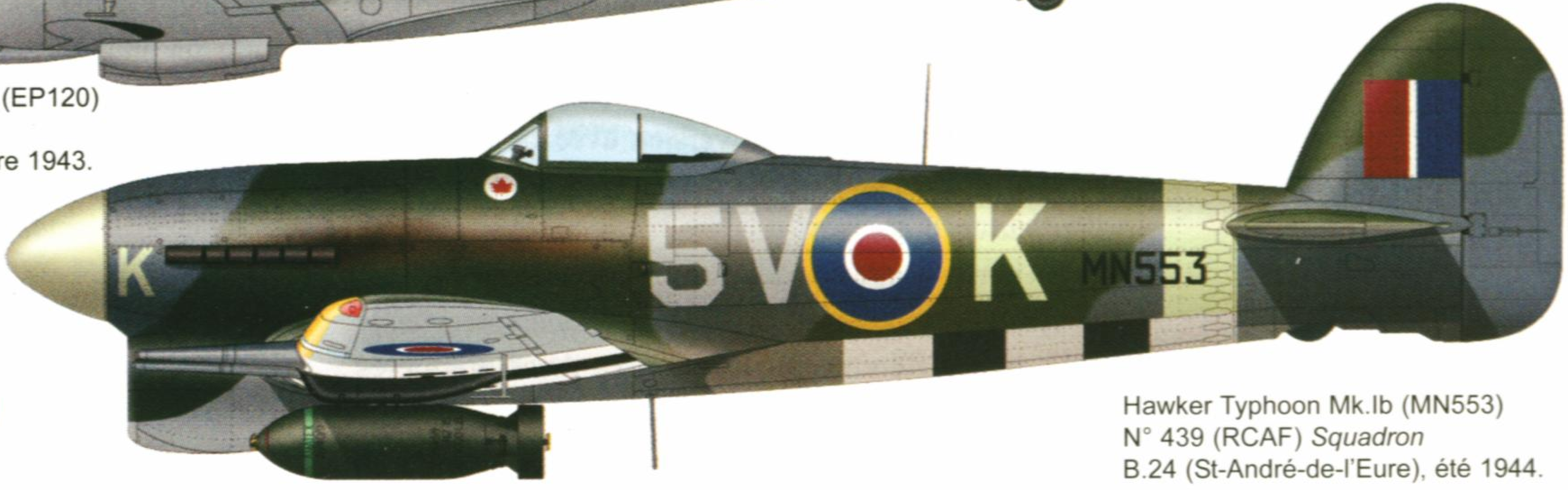


Supermarine Spitfire Mk.Vb (EP120)
N° 402 (RCAF) *Squadron*
Digby (Angleterre), novembre 1943.



P-51K (A68-565)
uadron
ndonésie), juin 1945.





Hawker Typhoon Mk.Ib (MN553)
N° 439 (RCAF) *Squadron*
B.24 (St-André-de-l'Eure), été 1944.

En octobre 1940, la modeste aviation grecque affronte la Regia Aeronautica avec un net désavantage sur le plan tant quantitatif que qualitatif. L'épine dorsale de la chasse est constituée par le PZL P.24, un appareil qui fera une guerre plus qu'honorable. Cependant, la plus grosse lacune dont souffrent les pilotes grecs, c'est leur manque d'expérience au combat, alors qu'il doivent faire face à des vétérans de la guerre d'Espagne.

Przemyslaw Skulski

Le P.24 est peut-être le chasseur polonais le plus connu de la Seconde Guerre mondiale. Il est l'aboutissement des recherches menées par l'ingénieur Zygmunt Pulawski sur les ailes en mouette, qui ont donné le P.7 et le P.11. Le P.24 est à la fin des années trente un succès commercial incontestable, exporté dans plusieurs pays, totalisant plus de 90 avions, ce qui est appréciable pour un pays de la taille de la Pologne, dont l'industrie aéronautique est loin d'atteindre l'expérience acquise par la France ou la Grande-Bretagne. À cause de l'origine des pays qui l'ont acheté, le P.24 obtient rapidement le surnom de « chasseur des Balkans ».

La Grèce et le P.24

C'est à la fin de 1936 que la Grèce commande le P.24 pour sa force aérienne. Il doit être équipé d'un Gnome-Rhône 14N 07 développant 970 ch. Les moteurs sont livrés par la France avec les capots moteurs et les hélices adaptées. Le tout reçoit une casserole d'hélice qui change quelque peu la silhouette de l'appareil. À cause de la puissance supplémentaire, le P.24 grec reçoit un second radiateur de refroidissement d'huile sur le côté gauche du fuselage; il est en outre équipé d'un pare-brise blindé et d'une plaque de blindage derrière le siège du pilote. Le prototype dénommé P.24F vole pour la première fois au cours du printemps de 1937. Son armement est puissant pour l'époque : deux canons Oerlikon de 20 mm et deux mitrailleuses Colt-Browing de 7,92 mm. Une version avec un armement différent est aussi proposée aux Grecs, le P.24G à quatre mitrailleuses. Les deux versions disposent de râteliers pouvant porter quatre bombes de 12,5 kg ou deux de 50 kg.

Au cours de l'été apparaît la dernière variante grecque, le P.24H, peu différente du P.24G. Les deux premières versions seront acquises par les Grecs, à raison de 12 P.24F et 24 P.24G (la commande initiale portait sur 30 P.24F et 6 P.24G) [1].

Ils reçoivent les matricules grecs Delta 101 à 136. Les livraisons interviennent au cours du printemps de 1938 et les avions envoyés en caisses sont remontés à Athènes et testés par les pilotes d'essai polonais.

Lors de l'attaque italienne en octobre 1940, l'Elleniki Vassiliki Aeroporia ne peut aligner que 78 appareils modernes sur un total de 133. Le P.24 fait partie des appareils modernes et constitue l'équipement des escadrons de chasse (*Mira Dioxes*) n° 21, 22 et 23. Le seul autre chasseur considéré comme moderne est le Bloch 151 dont seulement 9 exemplaires peuvent être alignés. C'est donc surtout sur les chasseurs polonais que la Grèce va asseoir sa défense aérienne.

Les Grecs n'attendent pas le mois d'octobre 1940 pour déployer leurs unités. En effet en août, les Italiens ont torpillé la frégate *Helle*, ce qui avait laissé sous-entendre une confrontation imminente avec l'Italie. Ainsi, le 21 *Mira*, sous le commandement du capitaine I. Kellas est envoyé avec 12 P.24 sur le terrain de Vasiliki situé entre Trikkala et Kalabaka avec comme mission principale la protection de l'Épire. Cet escadron détache une section de trois avions (lieutenant Ioannis Sakellariou) sur un terrain avancé pour fournir un appui aux troupes stationnées dans la région montagneuse de Metsovo. Le 22 *Mira* (capitaine A. Antoniou) est déployé sur le terrain de Mikra situé près de la ville de Salonique avec ses douze P.24. Sa mission est de

---

[1] La raison possible est alors la difficulté d'obtenir de telles armes. D'ailleurs, en 1940, seuls deux P.24F sont encore équipés de canons, les autres ayant été réarmés de mitrailleuses en raison des difficultés à obtenir des pièces de rechange et des munitions.

LES DÉFENSEURS DE L'OLYMPE

Un P.24G (Delta 117), son pilote et ses mécanos du 22 *Mira* sur le terrain de Salonique-Sédès peu avant l'invasion italienne.
(Toutes les photos proviennent de la collection de l'auteur)

protéger cette ville qui est la deuxième ville de Grèce et, surtout, un port de première importance. Quant au 23 *Mira*, il rejoint avec 11 P.24 le terrain d'Ambelon (Larissa) en protection de Larissa et de Volos; il doit aussi fournir un appui aux troupes qui seraient engagées dans le secteur est du front. Le capitaine G. Thoedoropoulos, qui commande cette dernière unité, émet cependant des réserves sur l'efficacité de ses missions, estimant qu'il ne dispose pas de moyens suffisants pour mener à bien ses missions. Pour lui, une quinzaine de chasseurs serait un strict minimum.

De l'autre côté, la Regia Aeronautica aligne un dispositif impressionnant qui ne compte pas moins de 450 chasseurs, parmi lesquels 12 MC.200 dont c'est le premier déploiement opérationnel. Les Italiens disposent de l'avantage tant quantitatif que qualitatif, ne serait-ce qu'en raison de la présence de nombreux pilotes qui ont participé à la guerre d'Espagne.

L'ÉPREUVE DU FEU

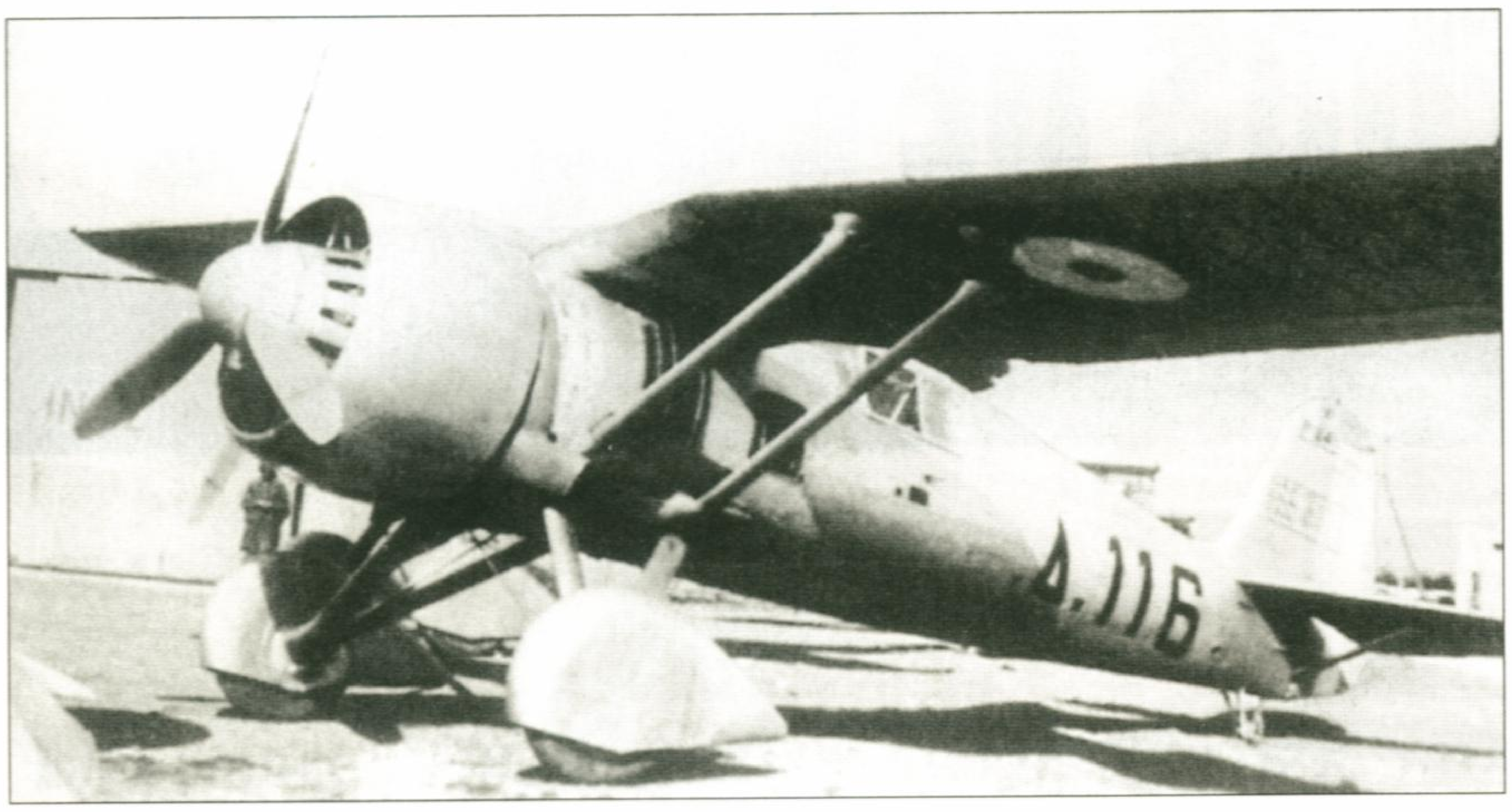
Le 28 octobre 1940, les Italiens passent à l'offensive à partir de leurs bases en Albanie. Dans les premiers jours, les activités aériennes restent limitées à cause du mauvais temps. Cependant, les Italiens parviennent à obtenir leurs premières victoires aériennes de la campagne, deux Hs 126 grecs le 30 octobre, abattus par des Fiat CR.42 [2].

Le baptême du feu des P.24 n'intervient que le 1er novembre au matin. Une formation de S.79 appartenant au 105° *Gruppo* autonome attaque les docks du port de Salonique et les P.24 parviennent à les rejoindre et à les intercepter. Les Savoia sont escortés par des Fiat CR.42 de la 393ª *Squadriglia*. Ces bombardiers sont personnellement menés par le lieutenant-colonel Galleazzo Ciano, le ministre des Affaires étrangères italien. Un combat oppose les avions italiens aux P.24 du 23 *Mira* mais rien de concluant ne sort de cet affrontement. Un second raid sur Salonique est organisé dans l'après-midi par les Italiens et cette fois ce sont les P.24 du 21 *Mira* qui s'interposent. Le combat a lieu au-dessus d'Ioannina et les Grecs ne peuvent revendiquer qu'un bombardier endommagé.

Le 2 novembre, les Italiens lancent plusieurs raids de grande importance sur les villes grecques comme Patras, Ioannina, Larissa et Salonique. Trois P.24 du 21 *Mira* montent à la rencontre des bombardiers italiens qui se dirigent vers Ioannina et deux P.24 sont abattus par les chasseurs italiens, causant la mort des deux pilotes, le lieutenant Ioannis Sakellariou et le caporal Christos Papadopoulos. Du côté italien, aucune perte n'est à déplorer. Le système de guet a montré ses lacunes, ainsi que son déficit en moyens de trans-

---

[2] Selon les archives du service historique de l'armée de l'Air grecque. Cependant, ces affirmations sont parfois contredites et varient selon les sources.



Un P.24G (Delta 116) sans armement peu après son montage à Athènes. Livrés en caisses, remontés par les Grecs, les appareils étaient ensuite réceptionnés en vol par des pilotes polonais.

LE PZL P.24

La genèse du P.24 remonte à 1932 et l'étude est menée par l'ingénieur Wsiewolod Jakumiuk qui a pris la succession de Zygmunt Pulawski, créateur de la lignée des chasseurs « P » de PZL, tué dans un accident d'avion en mars 1931. Ce nouveau chasseur est développé à partir de la structure du P.7 renforcée pour accueillir un nouveau moteur. Le premier prototype, le P.24/I, fait son premier vol en mai 1933 aux mains de Boleslaw Orlinski. Le moteur est un Gnome-Rhône 14Kds de 760 ch. Le deuxième prototype (P.24/II) est mû par un Gnome-Rhône de 930 ch. Il reçoit la dénomination de P.24 Super pour l'exportation et est exposé au salon de Paris de 1934. Son armement de deux canons Oerlikon de 20 mm et deux mitrailleuses de 7,92 mm est impressionnant pour l'époque.

Orlinski établit un record mondial pour un chasseur à moteur en étoile avec le P.24/II en atteignant la vitesse de 414 km/h. PZL pense alors séduire beaucoup de pays européens et même la France se montre intéressée. Un dernier prototype voit le jour au printemps de 1936 (P.24/III) qui deviendra le modèle de série. Il se distingue des prototypes précédents par ses ailes et la partie arrière du fuselage, dérivées du P.11c, et par un nouveau cockpit. Le radiateur d'huile est replacé sur le côté gauche du fuselage.

Si cette version proposée avec différents moteurs et combinaisons d'armement est vendue à plusieurs pays, la Pologne ne s'intéresse pas au P.24, même s'il est considéré comme le meilleur chasseur produit par PZL. Les Allemands sont tellement convaincus qu'un tel chasseur ne peut pas ne pas être en service dans son pays d'origine, que beaucoup de victoires aériennes revendiquées par la Luftwaffe contre des chasseurs PZL en 1939 ont été des P.24.

mission. Les P.24 ont décollé trop tard et ne se sont pas retrouvés en bonne position pour intercepter les avions italiens. Les chasseurs ennemis ont eu tout le temps de préparer leur attaque, se trouvant en situation de supériorité tactique et numérique.

Si c'est le désastre à Ioaninna, à Salonique les pilotes du 22 *Mira* se comportent plutôt bien. Six P.24 interceptent des CANT Z.1007bis appartenant au 50° *Gruppo* autonome. C'est alors que se déroule un événement qui fera date au sein de l'Elleniki Vassiliki Aeroporia. À court de munitions, le lieutenant Marinos Mitralexes décide d'aborder volontairement un CANT Z.1007bis (MM22381), qui va percuter le sol non loin de Langada. Quatre membres d'équipage ont pu sauter en parachute. Chose encore plus étonnant, c'est que le Mitralexes a pu garder le contrôle de son P.24, qui bien que fortement endommagé par la collision, se pose à proximité de la carcasse du bombardier italien. Le pilote en sort revolver à la main, fait prisonniers les quatre Italiens encore incrédules et les ramène au quartier général de l'Armée situé à Salonique.

Ce n'est pas le seul succès des Grecs et le sergent Epaminondas Dagoulas abat dans des circonstances plus conventionnelles un autre Z.1007 bis (MM22152). Mais dans l'excitation du combat, Dagoulas n'a pas vérifié sa jauge d'essence et doit faire un atterrissage en pleine campagne. Dans l'après-midi, le commandant du 22 *Mira*, le capitaine A. Antoniou, abat lui aussi un 1007bis, ce qui porte le total de la journée à trois victoires du côté grec. Outre les deux P.24 abattus, deux autres ont été fortement endommagés (dont celui de Mitralexes), les Italiens revendiquant la destruction de quatre P.24.

Le lendemain 3 novembre, cinq P.24 du 22 *Mira* décollent de nouveau pour intercepter neuf CANT Z.1007bis appartenant à la 262ª *Squadriglia* volant sur Salonique escortés par des chasseurs. Trois bombardiers sont abattus grâce aux efforts combinés de la DCA et des chasseurs. Le lieutenant Constantinos Yianikostas et le sergent Panayotès Argyropoulos sont crédités d'un CANT abattu au-dessus de la Yougoslavie. Dagoulas se distingue encore une fois en abattant un chasseur italien, qu'il identifie comme étant un C.200 (en fait un Fiat G.50bis du 24° *Gruppo*). Les Grecs perdent cependant deux avions, celui que le sergent C. Lambropoulos est obligé d'évacuer en feu et celui du sergent D. Philes qui fait un atterrissage de fortune sur le terrain de Sedes.

Les combats continuent les jours suivants et le 4 novembre, le sous-lieutennat I. Katsaros du 21 *Mira* revendique deux CANT Z.1007bis du 50° *Gruppo*, le premier percutant le sol près d'un pont sur la rivière Arachtos, le second s'écrasant dans la plaine de Thessalie. Dans la journée, un P.24 du 23 *Mira* revendique un autre CANT qui s'écrase sur Kapetsia. Il est à noter que l'on trouve des précisions sur les lieux de chute dans les archives grecques mais que du côté italien, les traces de ces pertes ne sont pas disponibles.

DE DURS COMBATS

Les combats les plus durs ont lieu entre les 14 et 18 novembre 1940, lors de la contre-offensive grecque. Le 22 *Mira* est transféré sur le terrain de Kalambaka pour venir se joindre au 21 *Mira* en vue d'apporter un soutien à l'offensive de l'armée grecque. Au cours de la matinée du 14, un combat aérien oppose quatre CR.42 de la 393ª *Squadriglia* à neuf P.24 du 23 *Mira*. Les Grecs abattent deux chasseurs (*Sottotente* E. Trevisi et *Sergente* A. Manetti) et un troisième doit faire un atterrissage forcé peu après (*Sergente* V. Pirchio). Les Grecs quant à eux rentrent avec quelques trous dans les ailes et la carlingue.

Un peu plus loin, une section de P.24 du 23 *Mira* abattent un S.79 de reconnaissance dans la région de Kortiza-Bilishte. Le lendemain, c'est le sergent Argyropoulos du 22 *Mira* qui oblige un autre S.79 à faire un atterrissage de fortune non loin du terrain de Kortiza. Les S.79 payent un lourd tribut, car un autre est abattu le 18 novembre par trois P.24 du 23 *Mira*. L'équipage peut cependant évacuer son appareil en perdition.

Des P.24F du 22 *Mira* sur le terrain de Salonique-Sedes à l'automne 1940.
Le Delta 129 au premier plan est l'un des rares à être encore armé de canons de 20 mm.

La chance finit par tourner et le même jour, quand trois P.214 et deux pilotes Grecs sont perdus pour deux CR.42 abattus [3].

Le 19 novembre, les Grecs reçoivent le renfort de Gladiator du N° 80 *Squadron* de la RAF. Les Anglais appuient déjà les Grecs avec leur bombardiers depuis le début du mois de novembre, mais l'arrivée de chasseurs de la RAF est psychologiquement important pour les Grecs, qui commencent à manquer d'avions pour se battre. Le même jour, une première patrouille conjointe est menée.

Au début de décembre, suite au rééquipement du 21 *Mira* en Gloster Gladiator fournis par la RAF, les P.24 de cette unité encore disponibles partent renforcer les moyens des 22 et 23 *Mira*. Cela tombe d'autant mieux que le 3 décembre le lieutenant C. Tsitas est tué au cours d'un combat aérien avec des Fiat CR.42 de la 16ª *Squadriglia* du *Maggiore* O. Molinari. Au cours de ce même combat, les Grecs revendiquent la destruction d'un chasseur.

Pendant cette première semaine de décembre, les 22 et 23 *Mira* doivent changer de terrain suite aux pluies incessantes qui ont transformé les pistes en bourbiers. Ils se retrouvent alors à Ptolemais. Cependant, si la boue y est quasi inexistante, le gel empêche les P.24 de s'envoler, ce qui fait que tous les P.24 reçoivent l'ordre du lieutenant-colonel E. Kelaidais, commandant la chasse grecque, de partir pour Salonique au bout de quatre jours. Les P.24 sont démontés et transportés par camion jusqu'à leur nouvelle destination.

L'ACTIVITÉ RALENTIT

Au début de 1941, les Grecs disposent encore de 19 P.24 qui forment toujours l'ossature de la chasse grecque, puisqu'il ne reste plus que 7 Gladiator et 2 Bloch 151. À cette époque, s'inspirant des tactiques de la RAF, les Grecs commencent à envoyer des formations de chasseurs plus importantes, mélangeant parfois les types d'appareil dans le but d'assurer une supériorité tactique locale. En janvier, les unités de P.24 connaissent des rotations mais l'activité aérienne reste faible à cause de la météo. Ce n'est que le 25 janvier qu'un nouvel accrochage a lieu entre les Italiens et les P.24, secondés par quelques Gladiator. Dix CANT 1007bis sont interceptés, l'un d'eux étant revendiqué par le capitaine Antoniou (22 *Mira*) et un autre par un pilote de Gladiator. Un peu plus loin, ce sont des Fiat BR.20M qui sont interceptés par des PZL du 22 et 23 *Mira* qui revendiquent la destruction de trois bombardiers; en fait seul un Fiat BR20 est effectivement obligé de faire un atterrissage forcé près de Berat, les autres n'étant qu'endommagés à des degrés divers.

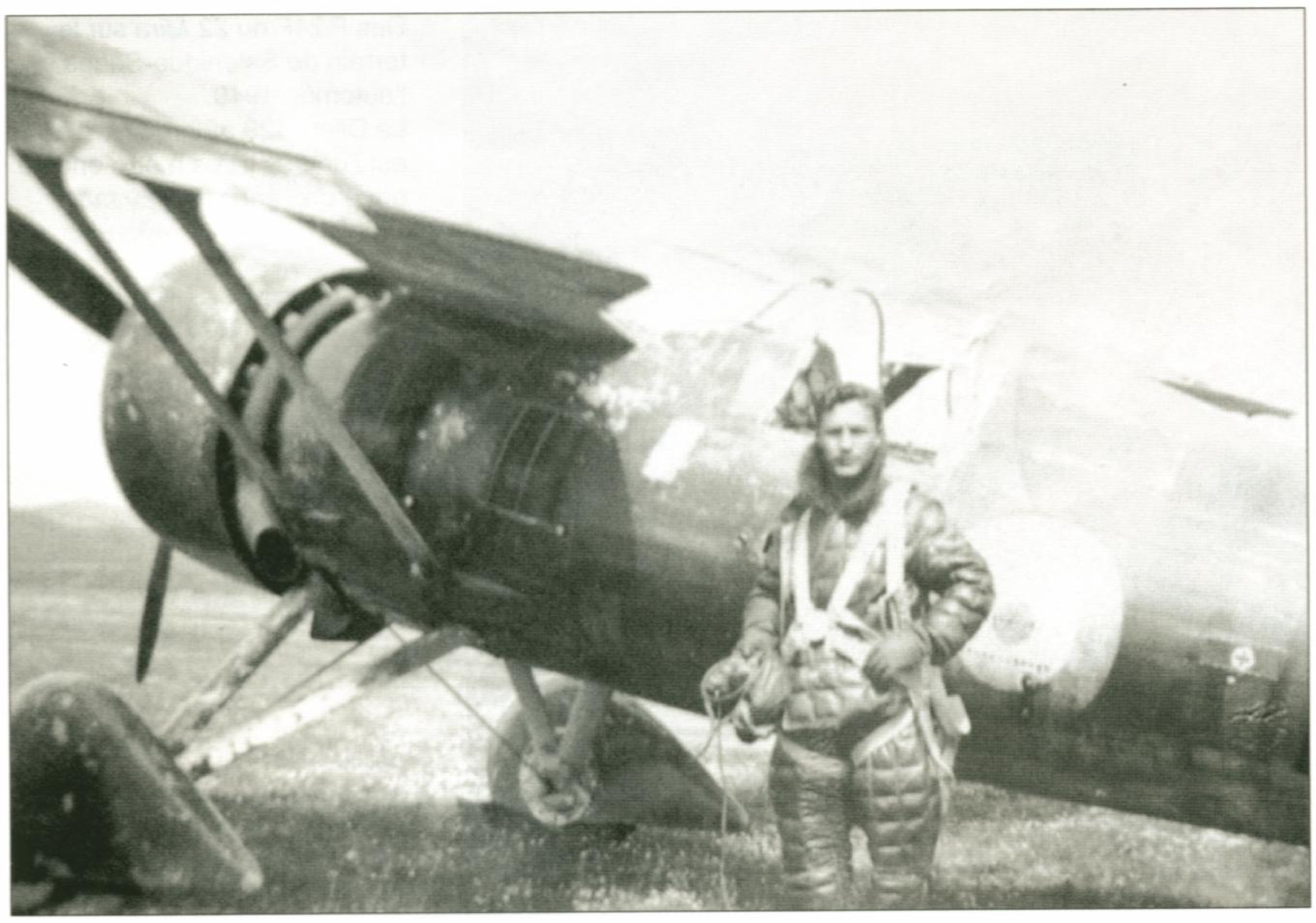
Les combats continuent en février et le 8, le capitaine G. Fanougakis endommage gravement un CANT du 47° *Stormo* qui doit faire un atterrissage forcé à Lecce. Ce combat est le prélude à une bataille aérienne plus importante le lendemain quand une formation de S.79 du 104° *Gruppo* autonome, escortée par 12 Fiat G50bis du 24° *Gruppo* et 12 Fiat CR.42 du 160° *Gruppo*, se frotte à la chasse grecque. Le combat est furieux et deux PZL sont perdus (en plus d'un Gladiator) alors que les Italiens en revendiquent le triple. L'inflation est d'ailleurs dans les deux sens, car les Grecs revendiquent la destruction de six avions italiens, alors qu'en fait aucun n'est perdu au combat cette journée là.

À partir de la mi-février, les PZL survivants sont regroupés au sein du *Wing* stationné sur la base de Paramythia. Le 20 février, sept P.24 abattent deux Fiat G.50bis du 154° *Gruppo* qui escortent quatre Ro 37bis de reconnaissance. Les deux avions doivent faire un atterrissage forcé à Berat mais les pilotes, les *Tenente* Franchini et Fusco sont indemnes. En

Des P.24F arborant le nouveau camouflage introduit à la fin de l'année 1940.

---

[3] Les causes de la mort du *Sergente* G. Valacanas ne sont pas très claires. Il se pourrait qu'il soit volontairement entré en collision avec l'un des CR.42, quoique d'autres estiment qu'il a percuté un CANT puis a été achevé par un CR.42. du 160° *Gruppo*



Ci-dessus : le même pilote que sur la photo de la page 41, mais cette fois seul et en tenue de vol, devant son Delta 117.

contrepartie, les Fiat revendiquent la destruction de pas moins de 10 chasseurs grecs (!), alors que les Grecs ne perdent aucun chasseur au combat, même si certains reviennent endommagés.

Les Italiens du 154° *Gruppo* obtiennent leur revanche trois jours plus tard en abattant et tuant deux pilotes de PZL du 23 *Mira*, dont le capitaine Nicholaos Skroubelos. La revendication grecque portant sur la destruction de trois chasseurs italiens se révélera infondée par la suite. C'est en fait le dernier combat où les pilotes de PZL pourront revendiquer la destruction d'avions ennemis. Au bout de presque six mois de combat, l'aviation grecque est exsangue et son manque d'expérience au combat se fait cruellement senir, comme le confirme le capitaine G. Doukas :

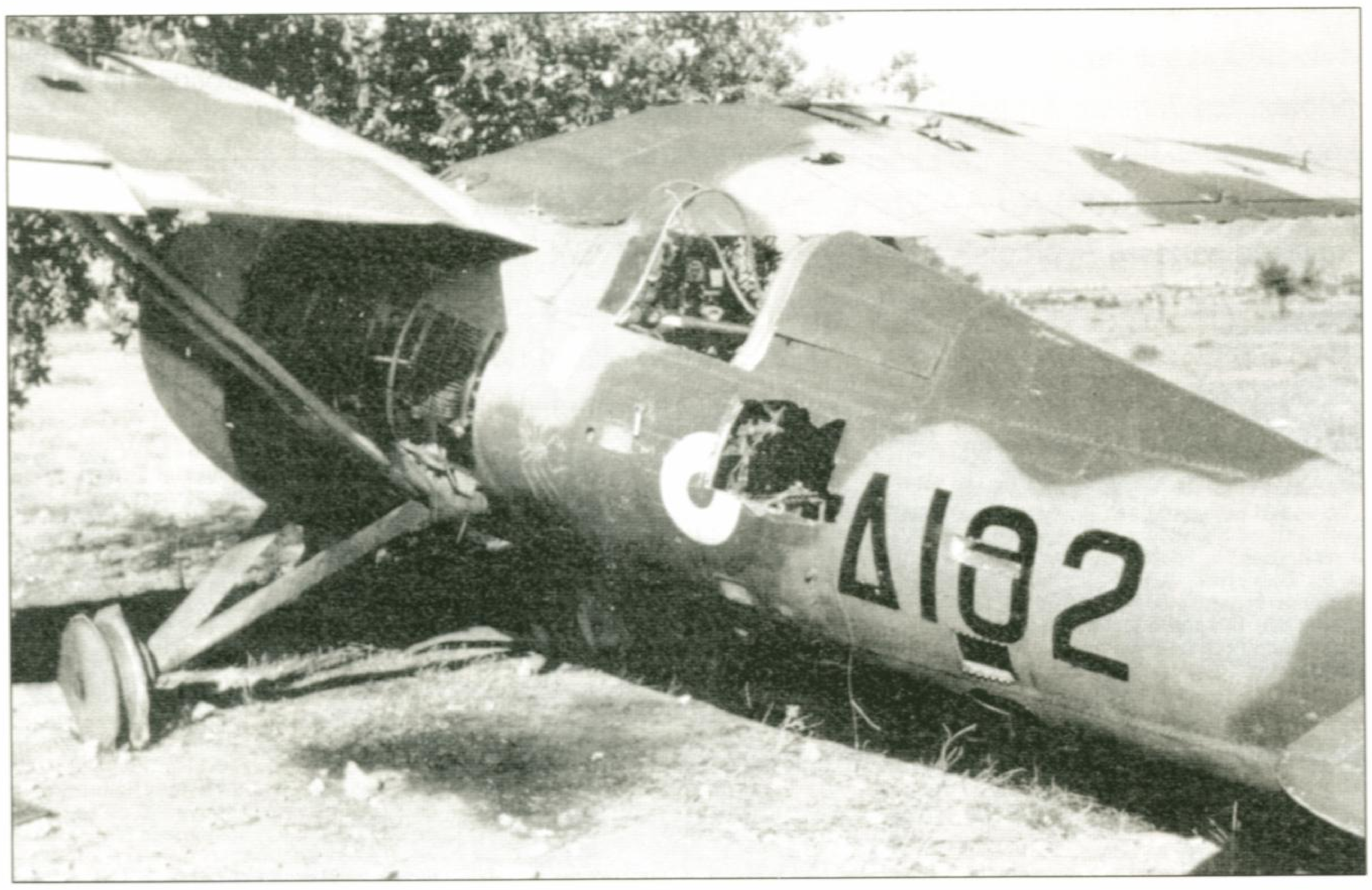
Ci-contre : un CANT Z.1007bis de la 210ª *Squadriglia* (50° *Gruppo Autonomo BT*) abattu le 2 novembre par des P.24 du 22 *Mira* au cours d'un raid sur Salonique. L'équipage du *Sottotenente* Omero Matteuzi a été fait prisonnier.

> « Nous ne savions pas comment voler au combat et nous ne savions pas tirer avec efficacité. Au contact, nous commencions à tirer de trop loin et de ce fait nous épuisions nos munitions trop vite. Il est donc difficile d'abattre un avion ennemi dans ces conditions. Notre connaissance du combat aérien était si mauvaise que nous pensions que les Italiens utilisaient des armes spéciales quand ils employaient la technique de tir oblique alors que nous ne savions uniquement tirer que sur une cible qui se trouvait dans l'axe. Nous étions simplement bons à protéger nos arrières. »

Cette opinion est aussi partagée par le lieutenant P. Bousios du 23 *Mira*.

> « Nous n'avions reçu aucun entraînement de chasseur digne de ce nom. L'entraînement se résumait à savoir piloter la machine et en des séances d'acrobatie et de vol en formation. Nous ne nous étions jamais entraînés au tir air-air et encore moins à l'aide de caméras. Au combat, nous n'utilisions que des balles traçantes pour viser sans tenir compte du collimateur et nous ne savions tirer que de l'arrière ou en arrivant par en-dessous. »

Ci-dessous : la plus célèbre photo de P.24 grec, parce que prise par un photographe d'une *Propagandakompanie*, montre le Delta 102 capturé par les Allemands à Argos fin avril 1941. On note l'insigne de l'araignée rouge sous l'habitacle.



En fait si les pertes en PZL ont été limitées pendant les six premiers mois, cela est dû au fait que les combats ont été d'une intensité réduite et aussi à une météo défavorable. De plus, comme les Grecs disposaient de nombreux moteurs de rechange, le taux de disponibilité a toujours été élevé, surtout qu'ils se sont montrés plutôt doués à faire un avion avec la carcasse de deux autres !

FACE AUX ALLEMANDS

Le 6 avril 1941, les Allemands décident d'intervenir dans cette guerre qui n'en finit pas de finir ! Ils lancent l'opération « Marita ». À ce moment là, les Grecs ne disposent plus que de 12 P-24 dont 8 sont opérationnels. Dès le départ, les chances de succès contre la Luftwaffe sont quasi nulles, car les Allemands ne sont pas du genre à laisser la moindre chance à l'adversaire. De ce fait, les Grecs, déjà épuisés par de longs mois de lutte, ne feront qu'acte de présence au cours du mois d'avril. Seules 200 sorties seront réalisées par les avions grecs. Ce qui ne veut pas dire que les pilotes de P.24 se sont résignés. Le premier jour de l'offensive, le capitaine A. Antoniou abat un Hs 126 de la 2.(H)/10. Mais les Grecs doivent attendre le 14 avril pour obtenir une autre victoire, un Ju 87 de la 2./St.G. 1 (A5+EK), abattu par le sergent P. Argyropoulos, alors qu'un autre Hs 126 de la 1.(H)/14 est abattu par un P.24 du 23 *Mira* [4].

En tout état de cause, il semble que ce soit la dernière victoire d'un P.24. Quoi qu'il en soit, le sergent Periclès Koutroumbas du 23 *Mira* n'aura pas l'occasion de fournir des explications puisqu'il est lui-même abattu et tué au cours du même combat par des Bf 109 du II./JG 27 qui revendiquent trois PZL (deux pour l'*Oberleutnant* Gustav Rödel et un pour l'*Oberfeldwebel* Otto Schulz). Les pertes grecques se montent effectivement à trois PZL, les deux autres appartenant au 22. *Mira*. Les pilotes, les lieutenant B. Kontogiorgos et sergent A. Katsarelless s'en sortent légèrement blessés.

Le 19 avril, le terrain d'Amphiklia est ravagé par la Lutfwaffe. Quelques appareils peuvent néanmoins se réfugier sur la base d'Argos dans le Péloponèse. Le 23 avril, les Grecs capitulent, les Allemands entrant à Athènes quelques jours plus tard.

UNE GUERRE HONORABLE

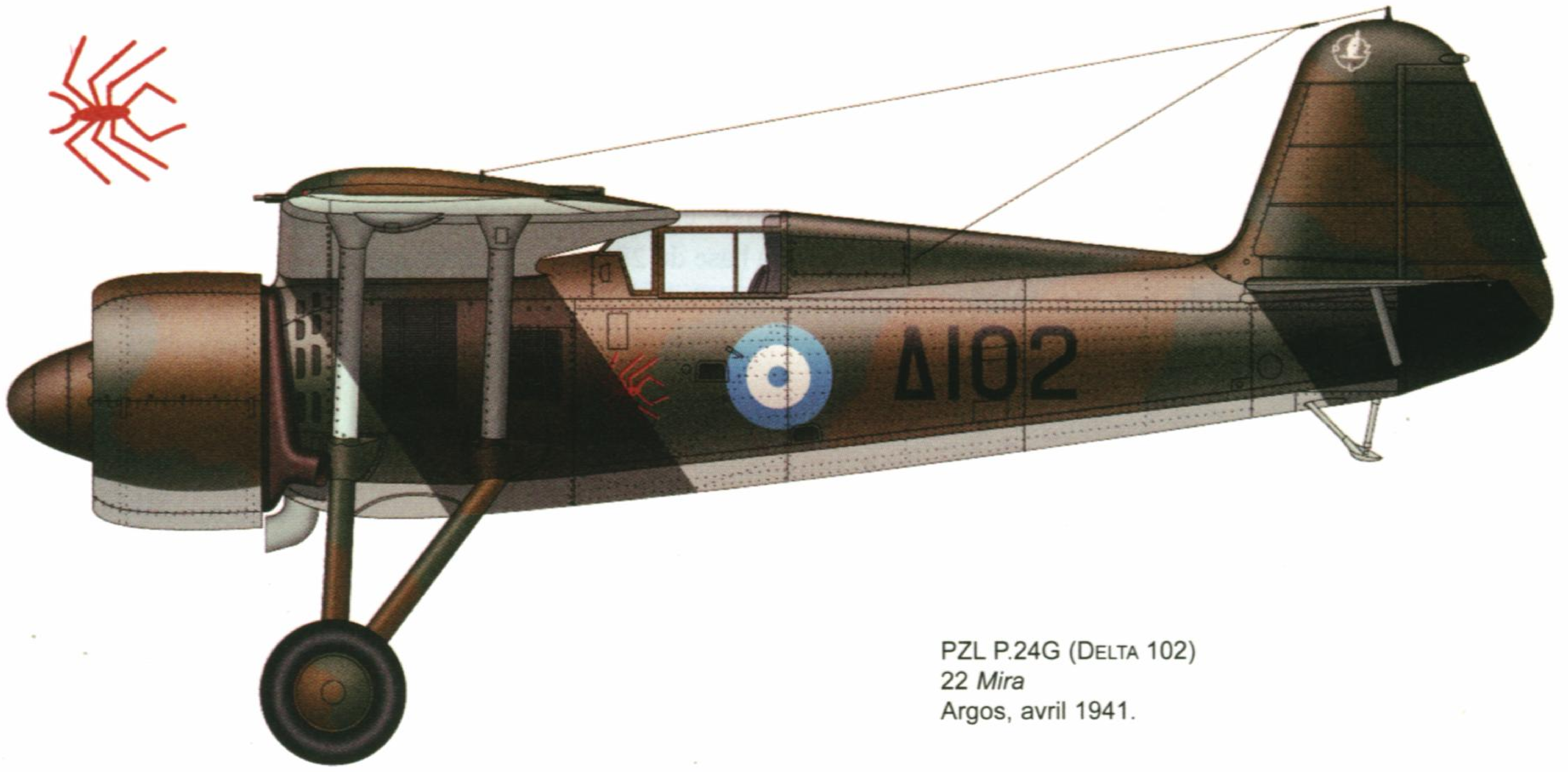
Le P.24 aura fait une guerre honorable, mais le chiffre exact de ses succès reste difficile à établir à cause des nombreuses destructions d'archives qui sont intervenues pendant la Seconde Guerre mondiale mais surtout après, lors de la guerre civile. Avec le temps, les témoignages deviennent moins précis et moins fiables, c'est la nature humaine, mais, sans exagération, on peut estimer les pertes ennemies à environ entre 35 et 40 avions y compris ceux de la Luftwaffe. Les Italiens captureront un P.24 qu'il essaieront au *Centro Sperimentale de Volo* à Guidonia près de Rome. Il s'y trouvait toujours au moment de la capitulation italienne le 8 septembre 1943. Mais il sera mis à la ferraille peu de temps après.

PALMARÉS DES P.24 GRECS

01.11.40	x	21	1 CANT	Ioannina	263a Sq. endommagé
02.11.40	Lt I.Sakellariou	21	2 CANT	Ioannina	Non confirmé
	Cap C.Papadopoulos	21	1 CANT	Ioannina	Non confrirmé
	x	21	1 S.81	Ioannina	38° *Stormo*
	Lt M.Mitralexes	22	1 CANT	Salonique	50° *Gruppo*
	Sgt E.Dagoulas	22	1 CANT	Salonique	50° *Gruppo*
	Cne A.Antoniou	22	1 CANT	Salonique	Non confirmé
03.11.40	Sgt P.Argyropoulos	22	1 CANT	Salonique	262ª *Squadriglia*
	Lt C.Yianikostas	22	1 CANT	Yougoslavie	
	Sgt E.Dagoulas	22	1 G.50bis	Salonique	24° *Gruppo*
04.11.40	Lt I.Katsaros	21	1 CANT	Thessalie	50° *Gruppo*
	x	23	1 CANT	Kapetista	50° *Gruppo*
14.11.40	Lt G.Laskaris	23	1 S.79	Kortiza	254ª *Squadriglia*
	9 pilotes	23	3 CR.42	Kortiza	393ª *Squadriglia*
15.11.40	Sgt P.Argyropoulos	22	1 S.79	Koritza	105° *Gruppo*
18.11.40	Lt I.Katsaros	21	1 CR 42	Kotitza	Non conrirmé
	Cne I.Kyriazes	22	2 CANT	Kortiza	Non confirmés
	Lt. G.Laskaris	23	1 CR 42	Koritza	Non confirmé
	Sgt G.Valkanas	23	1 CANT	Koritza	211ª *Squadriglia*
	3 pilotes	23	1 S.79	Korciano	255ª *Squadriglia*
20.11.40	Cne I.Kellas	21	1 CANT	Prespa	
03.12.40	6 pilotes	23	1 CR 42	Moschopoles	160° *Gruppo*
08.01.41	Cne G.Phanourgakis	22	1 CANT	Ostravo	Non confirmé
	Cne A.Antoniou	22	1 CR 42	Kelcyre	154° *Gruppo*
	Cne N.Skroubelos	22	1 CR 42	Kelcyre	154° *Gruppo*
25.01.41	Cne A.Antoniou	22	1 CANT	Salonique	50° *Gruppo*
	Cne A.Antoniou	22	1 BR 20	Kelcyre	37° *Stormo*
	Sgt P.Argyropoulos	22	1 BR 20	Kelcyre	37° *Stormo*
	Cne G.Doukas	22	1 BR 20	Kelcyre	37° *Stormo*
28.01.41	Sgt M. Savellos	22	1 CANT	Salonique	Non confirmé
08.02.41	Cne G.Phanourgakis	22	1 CANT	Suku	47° *Stormo* (?)
09.02.41	Sgt E.Dagoulas	22	1 bomb.	Kelcyre	Ju 87 238ª *Squ.* (?)
10.02.41	x	23	1 BR 20	Kleissoura	37° *Stormo*
15.02.41	Cne G.Phanourgakis	22	1 CANT	Tepeleni	37° *Stormo*
20.02.41	Cne A.Antoniou	22	1 G.50bis	Premeti	2 G.50bis du 154° *Gruppo* perdus
	Cne G.Phanourgakis	22	1 G.50bis	Premeti	
	? A.Mihalitsianos	22	1 G.50bis	Premeti	
	Sgt E.Dagoulas	22	1 Ro 37	Premetti	
23.02.41	Plusieurs pilotes	23	3 G.50bis	Kelcyre	Non confirmés
06.04.41	Cne A.Antoniou	22	1 Hs 126	Kilkis	2.(H)/10
14.04.41	Sgt P.Argyropoulos	22	1 Ju 87	Trikala	2./St.G. 1
	x	23	1 Hs 126	Larissa	1.(H)/14
15.04.41	Sgt P.Koutroumbas	23	1 Hs 126	Litochoro	Non confirmé

---

[4] Ou le 15 avril et le pilote victorieux serait alors le sergent Koutroumbas. Il existe donc quelques incertitudes sur ce fait, explicables par la confusion qui règne alors dans la région.



PZL P.24G (DELTA 102)
22 *Mira*
Argos, avril 1941.

© P-A. Tilley - 2005

Sorry, but...

Tragique méprise aux Baléares

Juan Arráez

Une des premières mesures prises par l'armée de l'Air espagnole au début de la Seconde Guerre mondiale a été de détacher sur les îles Baléares quelques unités aériennes dont la 2e escadrille du groupe 5-G-28 du 12e régiment de bombardement, équipé de Savoia S.79, en vue de renforcer la défense de l'archipel. Hommes et appareils prennent alors leurs quartiers sur l'aérodrome de Davilla situé non loin de Granada.

Ce déploiement n'a pas uniquement pour but d'assurer la neutralité de l'Espagne mais aussi de surveiller et d'anticiper une éventuelle agression venant de la mer. Le fait de se trouver proche des zones de combat a entraîné de nombreux incidents, bien que la plupart soient restés sans gravité. Ce n'est cependant pas le cas de l'incident qui s'est déroulé le 8 novembre 1940.

Ce jour là, deux S.79 appartenant à la 15-G-28 et immatriculés 28-59 et 28-62 décollent de la base aérienne de Son San Juan pour une patrouille de surveillance de routine. Il prennent un cap sud. Une heure plus tard, à 15h36 exactement, le 28-59 perd de vue son compagnon de route. Il prend un cap 257 puis plein nord et retourne vers la base où il atterrit à 17h35. Lors du trajet de retour, le 28-59 a pu repérer un convoi naval qui, selon l'équipage, est britannique. Quelques minutes avant le retour à la base du 28-59, la tour de Son San Juan a capté un message SOS assez confus du 28-62, mais un mot a pu être clairement identifié, celui de « tirs ».

Immédiatement alerté, un Cant Z-501 décolle de l'hydrobase de Pollensa à la recherche du S.79, suivi pardes embarcations de secours de la marine espagnole. Les recherches qui s'ensuivent sont intenses mais, à la tombée de la nuit, elles sont interrompues sans que les équipes de secours n'aient pu localiser le moindre débris de l'appareil disparu. Les recherches reprennent à l'aube le lendemain et des débris appartenant au 28-62 sont finalement recupérés à la position 30°30 de longitude nord et de 2°50 de latitude est. Ils sont rapportés à Palma de Majorque pour y être étudiés et très vite on découvre des impacts de balles de mitrailleuse qui prouvent que le 28-62 a été abattu par un avion de chasse. Les soupçons se portent alors vers le convoi repéré plus tôt, convoi qui était escorté par un porte-avions.

De ce fait, le 21 novembre 1940, le ministre de l'Air, le général Juan Vigón Suero-Diaz, demande à son collègue du ministère des Affaires étrangères d'approcher les autorités britanniques pour obtenir des informations sur un éventuel affrontement qui aurait eu lieu non loin du convoi et du sort éventuel de l'équipage disparu.

Deux mois plus tard, le 14 janvier 1941, le ministère des Affaires étrangères fait suivre une copie de la note n° 75 envoyée par l'ambassade britannique :

> « Le gouvernement de Sa Majesté a reçu de l'amiral qui commande les forces armées en question un nouveau rapport concernant l'attaque le 8 novembre 1940 par des avions britanniques sur un avion italien du type S.79. Cet incident avait été déjà cité par l'amiral comme une victoire obtenue sur un avion de l'aviation italienne et cet avion a été considéré comme tel dans les communications qui ont suivi. De ce fait, un seul appareil fut aperçu par la flotte et fut attaqué car ce type d'appareil est régulièrement rencontré par nos forces présentes en Méditerranée.
>
> « Il est à noter qu'aucun signe distinctif espagnol n'a été aperçu; au contraire, les deux pilotes britanniques qui ont participé à l'engagement affirment de manière catégorique que l'appareil portait sur la queue les signes distinctifs italiens et sur le fuselage un emblème fasciste. Même si l'avion avait porté les couleurs espagnoles qui aurait été une preuve de son identité, il faut savoir que les Italiens portent fréquemment des marques de nationalités délibérément fausses.
>
> « Quant au comportement de l'avion à proprement parler, il a été tel que l'on pouvait supposer qu'il était ennemi. D'après les informations d'un officier présent à bord de l'un des navires, l'avion a été repéré une

Le S.79 28-59 a participé à la tragique mission du 8 novembre 1940 qui verra la disparition de son ailier. (Collection de l'auteur) première fois à 17h34 à tribord en attente. À 17h46, l'avion est passé au quart tribord à environ 10 miles nautiques se maintenant ainsi pendant six minutes, puis est revenu à sa position initiale. Il était donc logique de supposer que l'appareil était en train de suivre délibérément l'escadre et l'amiral qui a vu lui-même l'avion n'a pas douté une seconde qu'il pouvait s'agir d'un avion de reconnaissance italien.

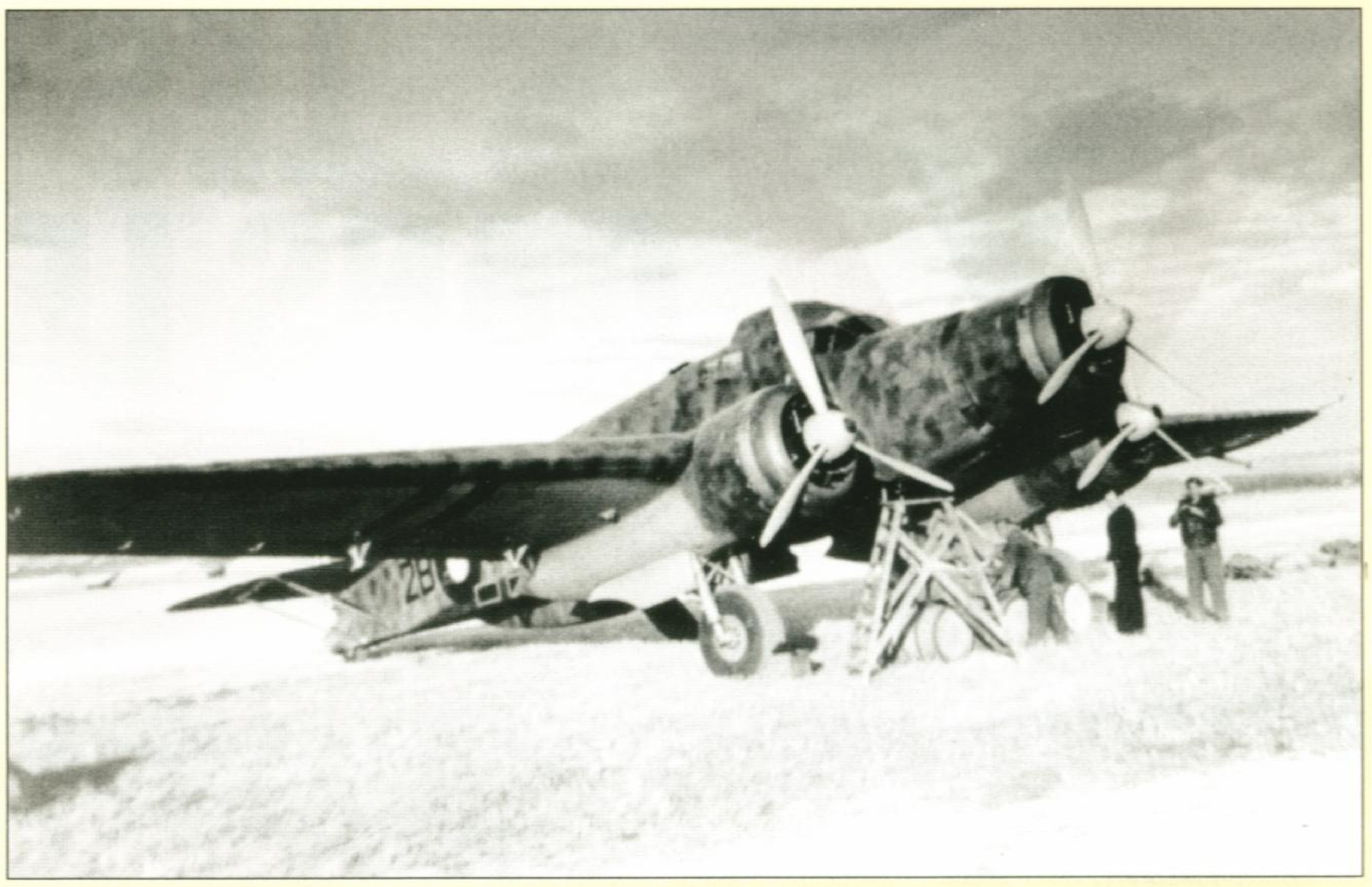
« La moindre des choses que l'on puisse dire, c'est que son comportement a été incompatible avec la neutralité que cet avion aurait dû respecter par rapport aux navires qu'il a approchés.

« Cela a été une surprise pour le gouvernement de Sa Majesté que de recevoir une protestation officielle du gouvernement espagnol. Le gouvernement de Sa Majesté a considéré logique que ses navires abattent un avion qui présentait toutes les caractéristiques d'un avion ennemi et qui de plus s'est comporté de telle manière que l'on pouvait difficilement le considérer comme ami.

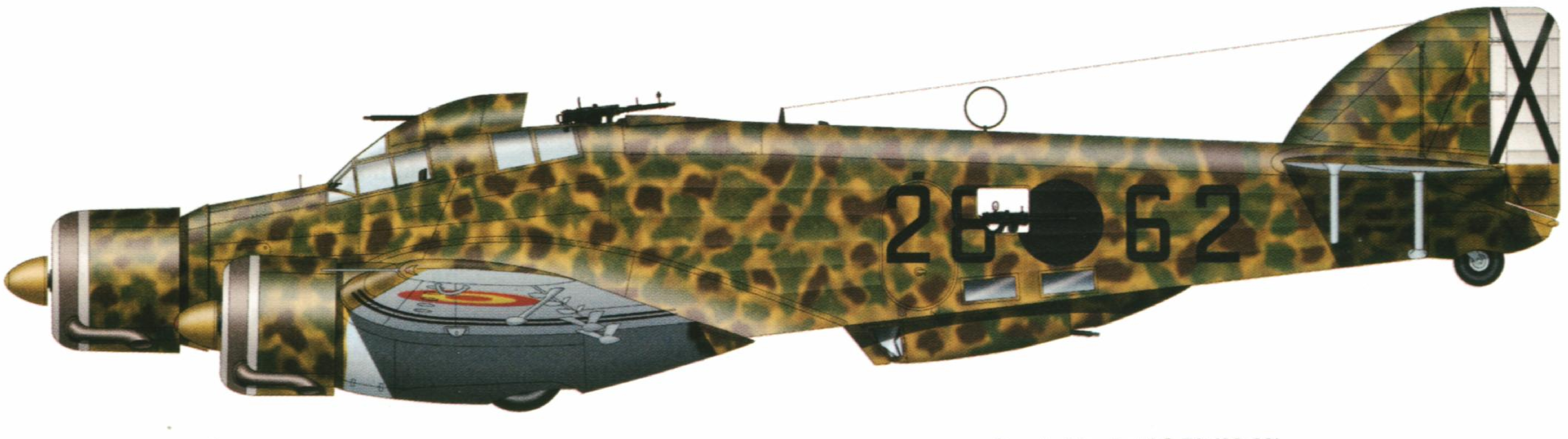
« Du fait du caractère hostile que l'avion a manifesté, le gouvernement de Sa Majesté considère que les navires britanniques étaient en droit de tirer contre ce dernier. Toute la question tourne autour du bref intervalle entre l'apparition d'un avion ennemi et le développement potentiel d'une attaque à la torpille ou à la bombe contre l'escadre. De même, si l'avion était en mission de reconnaissance, il pouvait transmettre des informations capitale à l'ennemi. De ce fait, en vue d'assurer le secret de leurs opérations et d'éviter des attaques aériennes, il est important que les navires de Sa Majesté se placent en situation pour apprécier immédiatement le danger potentiel de la présence d'un avion ennemi et d'ouvrir le feu le cas échéant. Sans oublier que le temps disponible pour identifier un avion ennemi d'un avion ami depuis un navire de guerre éloignés l'un de l'autre rend la chose très difficile et de ce fait le gouvernement de Sa Majesté soutient qu'en tout état de cause, c'est à l'appareil qu'il appartient de s'identifier correctement. En ce qui concerne les avions des pays neutres qui ne peuvent pas agir ainsi, ils devraient tenir compte de ce fait et penser avant tout à leur sécurité en s'abstenant de voler aussi près des navires de guerre des belligérants.

« Le gouvernement de Sa Majesté regrette vivement d'avoir abattu un avion espagnol. Mais, pour les raisons déjà évoquées, il considère qu'il ne peut pas endosser la responsabilité de ce qui s'est passé. Il considère aussi qu'il n'est pas possible de mettre en danger les navires de Sa Majesté en acceptant une quelconque modification des instructions qui donnent le droit d'ouvrir le feu sur tout aéronef qui s'approche des navires et qui ne s'est pas identifié comme ami. »

Le gouvernement espagnol ne cherchera pas à polémiquer, se contentant de prendre acte de la déclaration des Britanniques, et l'équipage du 28-62 sera officiellement déclaré « mort en service aérien », même si les faits présentés au gouvernement espagnol ne laissent planer aucun doute quant au sort réel de cet équipage. Il semble que la raison d'état ait pris le dessus sur la réalité historique, car l'Espagne de Franco ne voulait en aucun cas une confrontation directe avec l'Empire britannique.



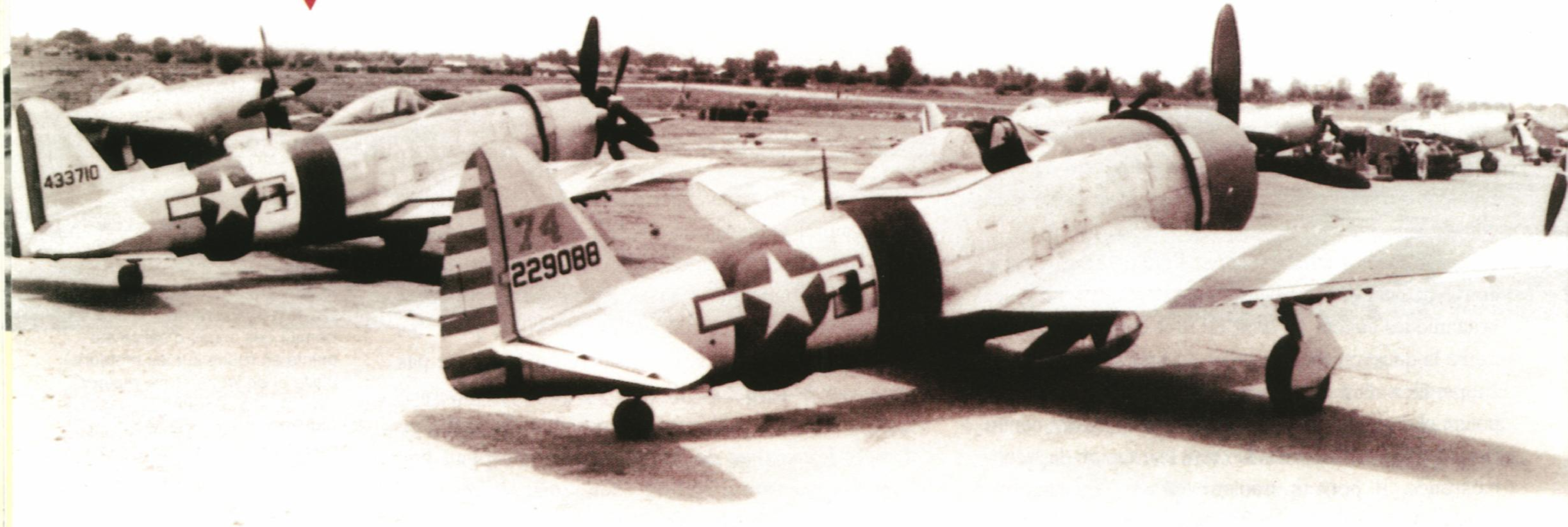
Un autre S.79 de la 2ᵉ escadrille du 12ᵉ régiment lors d'une escale sur l'éaerodrome de La Rabasca, près d'Alicante fin 1940.
On note avec intérêt que l'extrémité des cônes d'hélice est peinte en rouge sur les moteurs d'aile et en jaune sur le moteur central, reproduisant ainsi le drapeau national espagnol. (Collection de l'auteur)



Savoie-Marchetti S.79 (28-62)
2ᵃ *Escuadrilla*, *Grupo* 5-G-28
12 *Regimiento de Bombardeo*
Son San Juan (Baléaes), 8 novembre 1940.

© P-A. Tilley - 2005

LES MEXICAINS DANS LE PACIFIQUE



Santiago A. Flores

Traduction de Gérard Beauchamp

Sur la rampe du terrain de Porac (complexe de Clark Field, Manille, Philippines), des P-47D du 201st *Fighter Squadron* mexicain en compagnie de ceux du 58th *Fighter Group*.
(Toutes les photos proviennent de la collection de l'auteur)

Le Président mexicain, le général de division Manuel Avila Camacho, déclare la guerre aux forces de l'Axe (Italie, Japon, Allemagne) le 28 mai 1942, après la destruction sans préavis de deux pétroliers mexicains dans le golfe du Mexique par des *U-boote* allemands.

Au mois de mai, la Fuerza Aerea Mexicana (FAM ou armée de l'Air mexicaine) est placée sous le commandement du général P. A. Roberto Fierro Villalobos, mais avec son inventaire actuel, elle ne peut pas s'engager contre les forces de l'Axe. Toutefois, avec l'entrée en guerre du Mexique au côté des Alliés, une opportunité s'offre de moderniser et réorganiser ses forces. Il faut attendre deux avant que soit envisageable l'envoi au front d'un corps expéditionnaire mexicain. Le Président Camacho, lors d'un dîner le 8 mai 1944, annonce que le Mexique se joindra aux Alliés et qu'il sera représenté par la FAM.

UNE SÉLECTION RIGOUREUSE

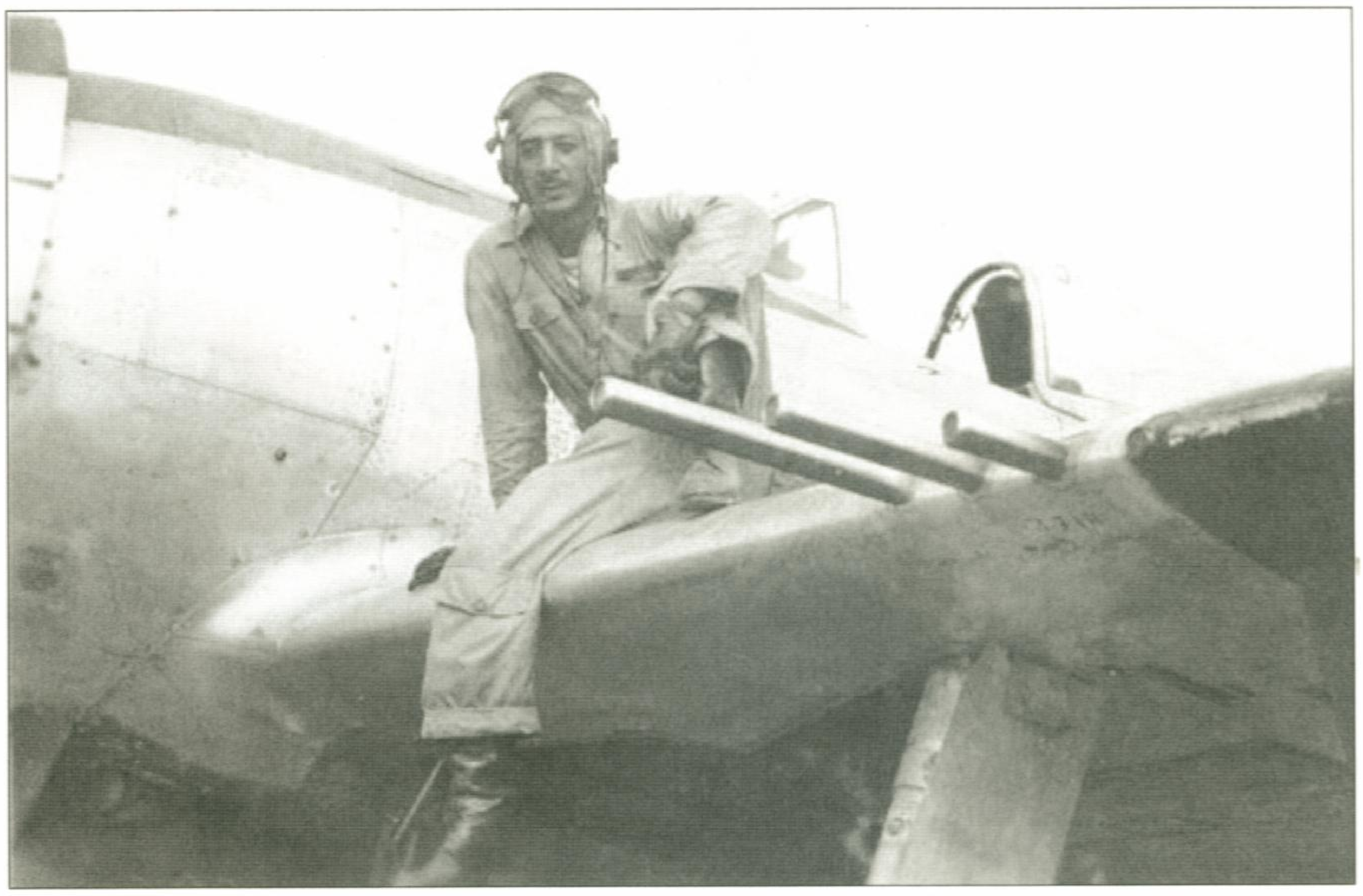
Après plusieurs échanges de notes et de visites entre fonctionnaires américains et mexicains, puis l'approbation de Camacho et du Président Roosevelt, une série d'ordres est dictée en juillet par le *Secretaria de la Defensa Nacional* pour l'organisation et la planification d'une force expéditionnaire. Le personnel qui doit former cette force est choisi parmi les escadrons existants. Dans le rapport American *Summary History of the 201st Mexican Fighter Squadron*, ce qui suit concerne le procédé de sélection :

> « Le personnel fut sélectionné sur concours ouvert à toutes les branches des services militaires mexicains, aussi bien qu'aux civils. Toutes les origines étaient représentées, bien que la plupart soient venus de Mexico et de sa proximité. Approximativement deux tiers des pilotes avaient précédemment reçu un entraînement en vol aux USA et acquis une expérience considérable dans le civil, tandis que d'autres avaient reçu leur entraînement à Mexico City. »

La sélection du personnel terminée, le groupe consiste (ordre n° 42495 du 28 juillet 1944) en pilotes, officiers spécialisés en armement, météorologues, officiers de renseignement, personnel médical, commis, dessinateurs, armuriers, mécanicien,s opérateurs radio, soudeurs, charpentiers, peintres, cuisiniers, boulangers, etc. Pour le poste d'officier commandant de ce groupe spécial, le candidat retenu est le colonel Antonio Cardenas Rodriguez, un pilote vétéran qui a fait partie d'une mission mexicaine d'observateurs en Afrique du Nord en 1943 et qui a participé au combat avec l'USAAF. Le premier groupe qu'il commande est connu sous le nom de *Grupo de Perfeccionamiento Aeronautico* (GPA). Une fois la sélection faite, le GPA est passé en revue par le Président Camacho sur le terrain de Balbuena, le 20 juillet 1944.

ENTRAÎNEMENT AUX ÉTATS-UNIS

Le groupe quitte Mexico le 24 juillet par chemin de fer. Arrivé à la frontière américaine les hommes traversent la ville de Laredo à pied jusqu'au côté américain, où ils sont salués par de hauts fonctionnaires américains et mexicains comprenant le général Luis Alamillo Flores, l'Attaché militaire mexicain à Washington et le colonel Leland S.



Le lieutenant Reynaldo Perez Gallardo, membre du *Flight B*, est aussi l'un des pilotes de réception des avions après révision et réparations.

Stranathan, officier commandant la base aérienne militaire de Laredo, Texas. Après son arrivée, le groupe, qui compte 299 hommes, se prépare en vue de la visite médicale et des tests de tir. Les pilotes mexicains accomplissent d'autres tests, ainsi qu'un dernier vol le 31 du mois. Le personnel disqualifié retourne au Mexique, alors que le groupe est divisé en plus petites formations pour l'entraînement aérien. Le personnel volant, sous le commandement du colonel Cardenas est divisé en trois *flights* : A, B et C. Dans son livre *Mis Dos Missiones*, Cardenas mentionne les différents aspects de la formation en vol :

> « Le groupe de pilotes sous mes ordres directs partit à destination de Foster Field, Victoria, Texas; les *flights* effectuèrent un cours de transition sur P-40, auquel j'ai participé. Le cours était d'une durée de dix semaines, pendant laquelle les heures furent effectuées dans des AT-6 et P-40. Le cours incluait le vol en formation, aux instruments, l'acrobatie, le vol de nuit et la simulation de tir pendant les cinq premières semaines; le tir réel avec des mitrailleuses de calibre 0.50 à Mata Gorda et la transformation sur P-40 pendant les cinq dernières semaines. »

Durant cette période Cardenas retourne à Foster Field s'entraîner sur P-40. Il rejoint ensuite son groupe à Pocatello, le 20 octobre 1944. Mais beaucoup de vols d'entraînement ne peuvent être effectués à cause des mauvaises conditions météo, comme le précise le *Capitano* Amadeo Castro Almanza :

> « Au Texas nous volions à Randolph Field, près de Dallas. À Love Field, nous pratiquions le vol aux instruments. À Pocatello, Idaho, dans les montagnes rocheuses, nous ne pouvions pas faire de nombreux vols à cause de la saison hivernale. Le temps était mauvais et nous dûmes retourner aux Texas pour compléter notre formation. »

À partir du 16 décembre, les trois *flights* arrivaent à Abilene Air Base pour compléter leur formation de tir. Pendant son séjour à Pocatello, entre le 22 octobre et le 27 novembre 1944, l'escadron a enregistré les résultats suivants :

Pilotes en formation	34
Heures de vol sur BT-13	120,25 heures
Heures de vol sur P-47	428,10 heures
Total des heures de vol	548,35 heures
Heures par pilote	16 heures

Au cours de l'année 1945, le *Groupo de Perfeccionamiento Aeronautico* perd deux pilotes tués par accident et deux autres renvoyés au Mexique pour inaptitude.

Au début de l'année, le commandement du groupe d'instructeurs et d'interprètes américains est commandé par le *Captain* Miller (il sera remplacé par le *Lieutenant-Colonel* Arthur B. Kellond). Le colonel Cardenas est relevé de son commandement en raison d'une friction entre lui et le *Capitano* Radames Gaxiola Andrade, commandant en second du groupe. Gaxiola est bien connu aux USA, contrairement à Cardenas, et Miller pense résoudre le conflit en demandant au gouvernement mexicain de relever Cardenas de son commandement. Le problème est résolu par le *Secretaria de la Defensa Nacional* (ordre n° 8606 du 27 décembre 1944), qui déclare que le 1er janvier 1945, le *Grupo de Perfecccionamiento Aeronautico* (escadron 201) est rebaptisé *Fuerza Aerea Expedicionaria Mexicana* (MEAF). L'ordre crée également un personnel d'état-major, dont le commandement est confié au colonel Cardenas, qui, du même coup, céde l'escadron au Capitano Radames Gaxiola Andrande.

CRÉATION DE LA FORCE EXPÉDITIONNAIRE

À sa création, la force expéditionnaire comprend le personnel suivant :

Officier commandant : colonel Antonio Cardenas Rodriguez.

État-major : lieutenant-colonel Alfonso Sandoval Castarrica, capitaine Roberto Saliso Beltran, lieutenant-colonel Arthur B. Kellond (USAAF), commandants Ricardo Blanco Cancino et Guillermo Linage Olguin.

201st Fighter Squadron : capitaine Radames Gaxiola Andrande

Groupe des pilotes de remplacement : commandant Rafael J. Suarez Peralta.

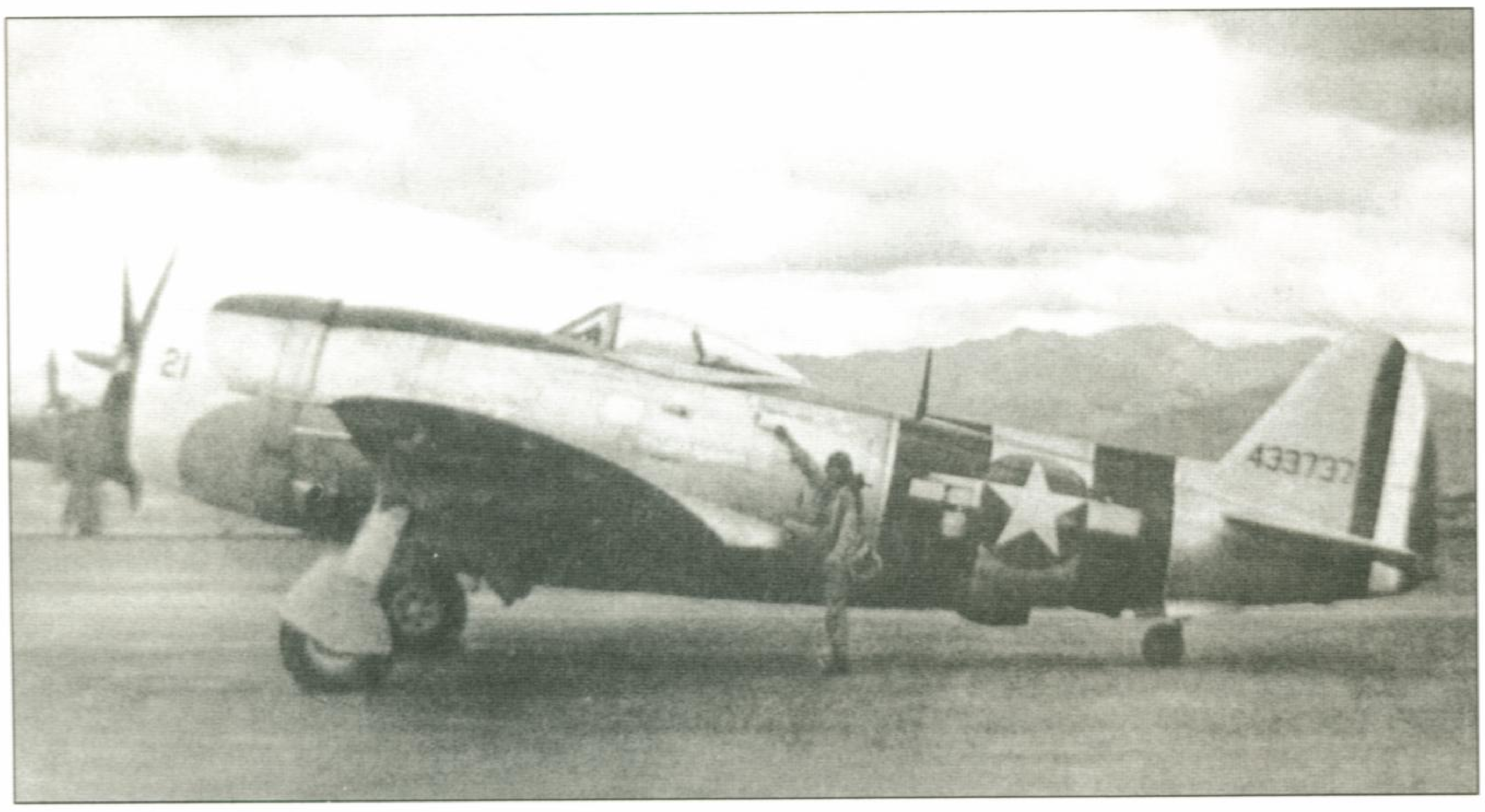
Après la fin de l'entraînement, les pilotes du 201st de la MEAF reçoivent leurs ailes à Majors Field, Texas, le 23 février 1945, dans une cérémonie rassemblant des hauts fonctionnaires des deux gouvernements, ainsi que les membres des familles. Mais une question importante demeure : que va faire le gouvernement mexicain après la fin des cours de formation ? On avait déterminé que si le gouvernement mexicain ne décidait pas du destin de l'unité avant décembre 1944, l'unité retournerait au Mexique après la fin de l'entraînement.

À Pocatello, Idaho, les pilotes mexicains font connaissance non seulement avec les méthodes d'entraînement américaines, mais aussi, pour la plupart d'entre eux, avec la neige.

Ci-dessus : les officiers mécaniciens du groupe à Clark Field. De gauche à droite : le lieutenant Samuel Cueto Ramirez, le capitaine Jesus Carranza Hernandez, chef mécanicien, et le sous-lieutenant Esteban Rubio Perez

Cependant, l'Attaché militaire mexicain à Washington, le général Alamillo Flores, a sa propre idée sur la question. Il suggére l'utilisation de la MEAF dans le théatre d'opérations du Pacifique où la présence de personnels mexicains serait plus significative qu'en Europe, où ils seraient noyés au milieu des grandes armées alliées combattant en Allemagne. La guerre aurait été pratiquement finie avant même que les pilotes ne soient prêts au combat (d'ailleurs, la guerre en Europe se termine alors que le 201st se trouve en formation au combat aux Philippines). Le général Douglas MacArthur se trouve déjà aux Philippines et c'est une occasion rêvée pour la MEAF d'aider à libérer une nation qui partage un même héritage espagnol. La décision d'expédier la MEAF outremer est régie par une série d'accords, les plus importants étant les suivants :

Ci-dessous : un pilote et un P-47D-30-RA (44-33737) à Porac Field.



1 - l'administration interne du personnel mexicain sera sous le commandement des officiers mexicains et sujette aux règlements mexicains;

2 - tout avion employé par la MEAF portera les marques de nationalité régulières de l'US Army Air Force et les marques de nationalité mexicaines seront peintes sur les avions, mais leur emplacement sera subordonné à l'approbation de l'officier commandant du théâtre d'opérations;

3 - tout le personnel mexicain sera assujeti aux lois militaires mexicaines;

4 - le gouvernement mexicain fournira un groupe de remplacement;

5 - toutes les communications entre l'unité et le gouvernement mexicain se feront par l'intermédiaire du département de la Guerre aux USA;

6 - les salaires du personnel mexicain seront payés en dollars par l'intendant général secondé par la MEAF.

La MEAF quitte Majors Field le 10 mars après avoir été équipé de matériel américain et s'installe à Camp Stoneman, Californie, pour se préparer à son transfert outre-mer. La force mexicaine embarque à bord du navire *Liberty Fairisle* le 27 mars 1945, qui lève l'ancre le même soir.

DÉPLOIEMENT AUX PHILIPPINES

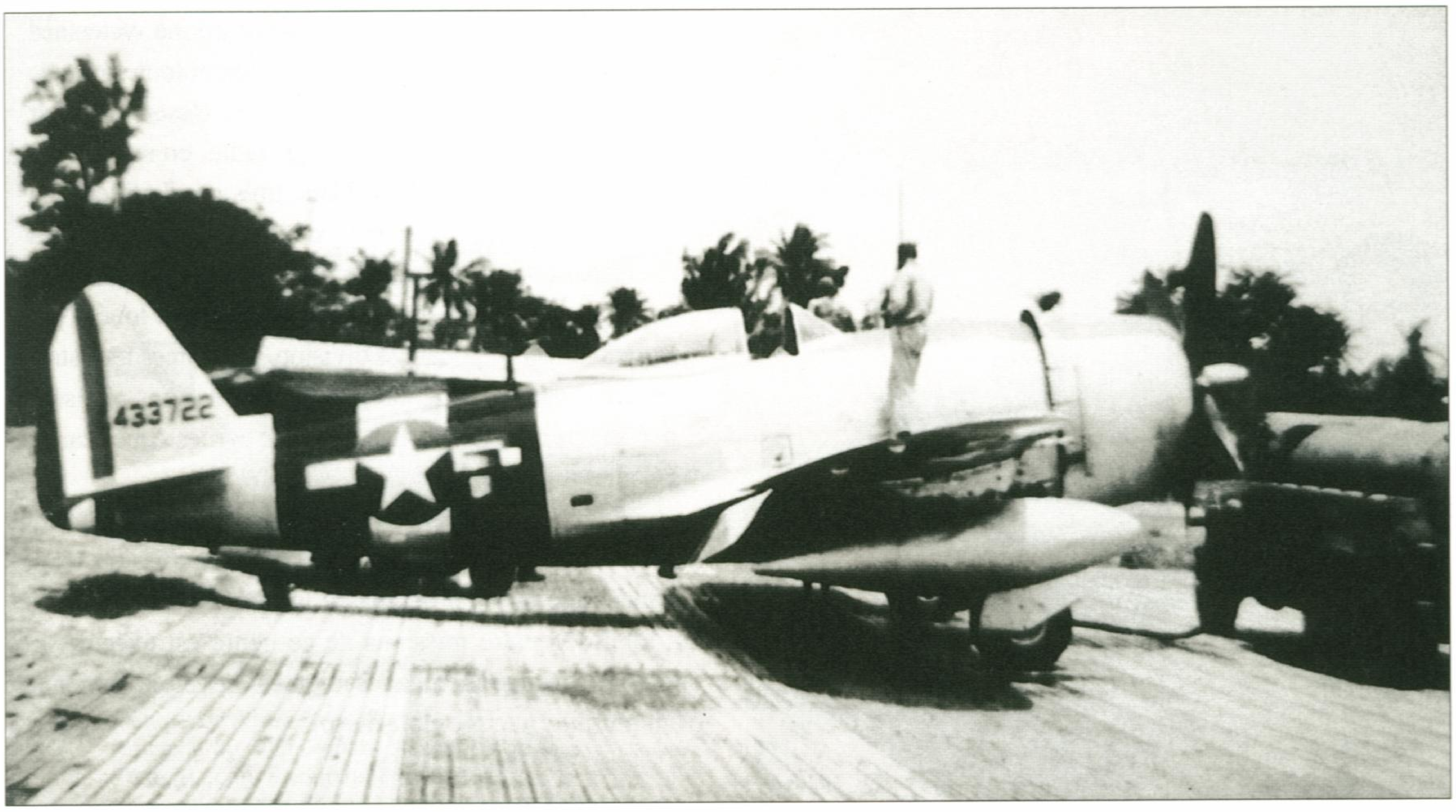
La MEAF debarque à Manille le 30 avril 1945. L'attendent sur place les lieutenants-colonels Gurza Falfan et Kellond, arrivés par avion le 8 avril pour préparer son arrivée. Après une entrevue avec le général Ennis C. Whitehead, commandant en chef de la 5th *Air Force*, il a été décidé d'affecter la MEAF au 5th *Fighter Command* par le « General Order n° 67 » daté du 5 avril 1945. Avant que l'unité n'entre au combat, un dernier entraînement attend les pilotes pour les acclimater au théâtre des opérations.

Quand la MEAF arrive à Manille, elle est saluée par le général George C. Kenney, commandant des *Far East Air Forces*, et par le consul mexicain, M. Alfredo Carmelo, en présence d'autres dignitaires, journalistes et musiciens. Le général Kenney a couché dans son livre, *A Personal History of the Pacific War*, sa première impression sur la MEAF :

> « L'après-midi le colonel Cardenas, commandant de la MEAF, débarqua à Manille avec le 201st *Mexican Fighter Squadron*. Après une réception sur la jetée n° 1, j'ai conduit Cardenas au général MacArthur, après l'échange des salutations officielles.
>
> « Les Mexicains ont été officiellement affectés à mon commandement. Puis le groupe se dirigea vers Clark Field pour se présenter au général de brigade Freddy Smith avec instruction de les équiper en P-47D et de leur donner un cours avancé d'entraînement au combat avant de les envoyer à l'action. Les officiers et les recrues étaient un fort bon groupe et semblaient impatients de travailler contre les Japonais aussitôt que possible. »

Le commandement et le personnel s'installent à Fort Stotsenburg, tandis que le reste de l'unité prend ses quartiers à Porac Field, non loin de Clark Field. Peu après, on avise la MEAF qu'il est assigné aux 58th *Fighter Group*, alors sous les ordres du *Major* Edward F. Roddy. Durant la période initiale, Cardenas détache quatre officiers à l'état-major du 5th *Fighter Command*.

L'entraînement avancé débute après l'installation de l'unité,



Le 6 juillet 1945, au retour d'une mission sur Formose, le lieutenant Reynaldo Perez Gallardo doit se poser à Lingayen pour éviter la panne sèche.
Son arrivée piquera la curiosité des photographes amateurs.

le 7 mai 1945, après un briefing de deux jours couvrant les conditions atmosphériques, recherches et sauvetage en mer (SAR), situation des troupes alliées, zones d'action, photos de la guerre, orientation du secteur des chasseurs, etc. L'entraînement en vol commence le 17 mai, avec 18 P-47D empruntés, qui proviennent de deux unités récemment transformées sur P-51D Mustangs, les 35th et 348th *Fighter Groups*.

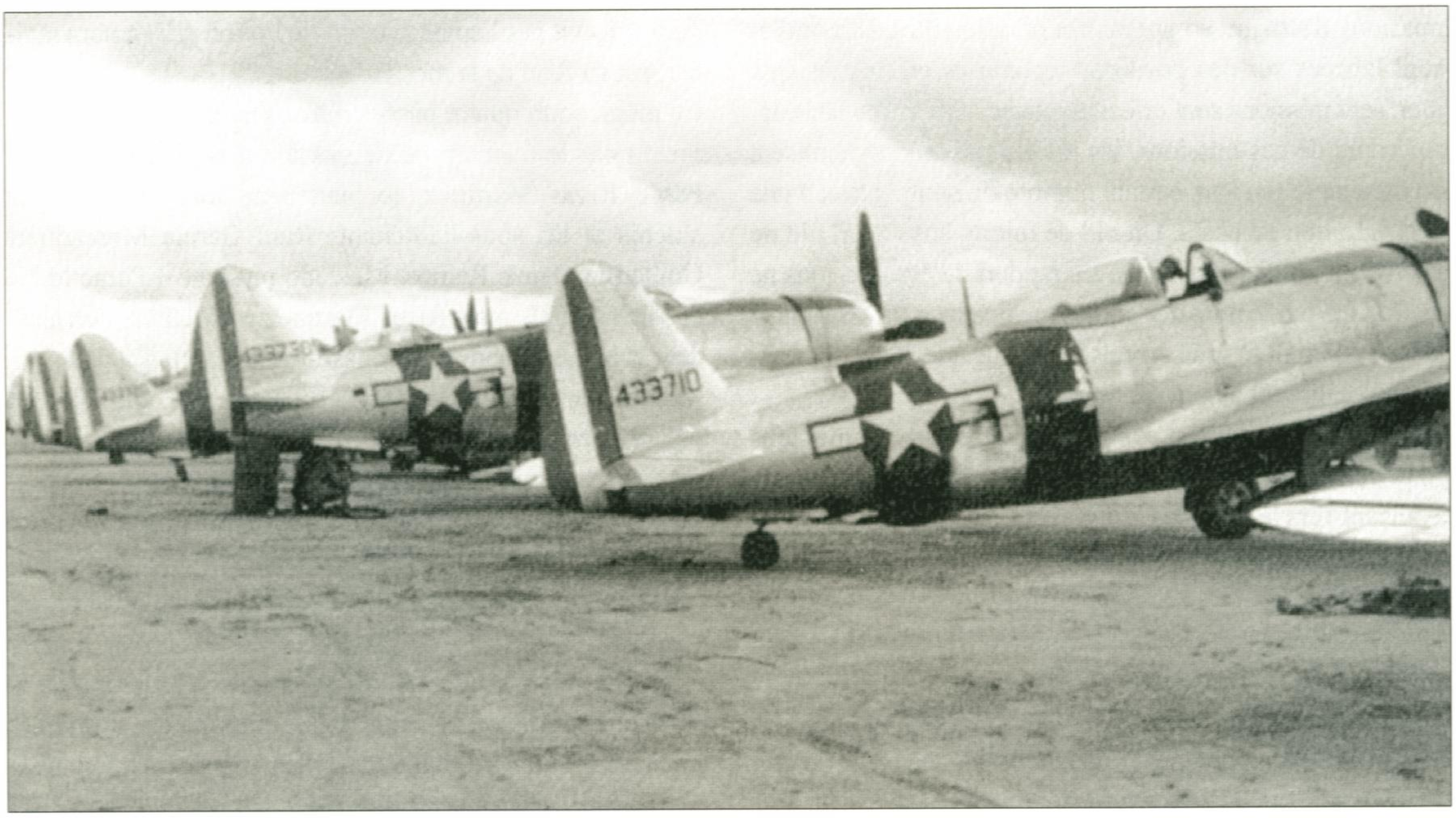
L'objectif final de la formation a été clairement compris, comme le précise Cardenas :

> « La dernière phase de la période de formation a consisté en vols pratiqués par les *flights* de l'escadron, vol avec des formations américaines au-dessus de la zone des combats. Ces vols, il était facile de le comprendre, avaient pour but de montrer à nos pilotes les conditions particulières de la zone des combats et leur montrer les meilleures méthodes que l'expérience de nos amis américains avait permis de développer. »

Durant le mois de mai, le 201st enregistre 281h16 de vol et perd trois P-47D par accident, plus un endommagé. La première perte se produit le 21 mai : le lieutenant Graco Ramirez, à bord du P-47D-28-RA 42-28505, suite à une panne de moteur, fait un atterrissage forcé près de Laogag, mais bien que l'avion finisse sur le dos, le pilote n'est pas blessé. La même situation arrive au sous-lieutenant Guillermo Ramos Garcia avec le P-47D-28-52 42-29051, le 22 mai, près de la ville de Tarlac; il retourne à Porac Field à pied. Deux jours plus tard, le sous-lieutenant Mario Lopez Portillo, devient le premier pilote mexicain à être récupéré par le service de SAR quand son P-47D-23-RA 42-27877 amerrit au large de la côte.

Après ces pertes toute l'instruction est suspendue le 25 du mois pour donner le temps de faire une révision et un entretien complet des 15 P-47D restants. Cela nécessite quatre jours d'interruption des vols et l'entraînement reprend le 29. Cette phase de formation se termine le 3 juin 1945, mais, entre-temps, l'unité a enregistré son premier pilote tué.

Ce triste honneur échoue au sous-lieutenant Fausto Vega Santander, qui perd la vie le 1er juin au cours d'une mission d'entraînement au bombardement en piqué sur une petite île



Alignement de P-47D du 201st *Fighter Squadron* à Porac.
Les Mexicains avaient été autorisés à arborer leurs propres marques de nationalité, mais pour des raisons de sécurité, les marques américaines figuraient toujours aux emplacements habituels.

4337373
Cap. P.A.
R. Gaxiola A.
Sgto. Mec.
M.A. Chavez D.

Le capitaine Radames Gaxiola Andrade, commandant le 201st *Fighter Squadron* et son mécanicien, le sergent M.A. Chavez.

près de l'île Capones, au large de la côte philippine. Son avion décroche à haute vitesse et va s'écraser dans la mer à une vitesse de 900 km/h. Il volait à bord du P-47D-15-RA 42-23228.

Une deuxième perte se produit le 5 du mois au cours d'un vol d'essais. Le P-47D-28-RA 42-28528 piloté par le lieutenant Jose Espinoza Fuentes décroche et le pilote vire à droite pour éviter de s'écraser sur un camp américain, près de la ville de Florida Blanca. Il percute sur le terrain de la Pampanga Sugar Mills. Le lieutenant Espinoza est enterré dans le cimetière américain n° 2 à Manille et, une fois la guerre finie, sa dépouille sera rapatriée au Mexique.

AU COMBAT

Le 201st effectue sa première mission de combat le 4 juin avec des pilotes américains du 58th FG. Ce jour-là ils exécutent cinq missions d'attaque au sol et lâchent 40 bombes sur des troupes japonaises. Le jour suivant, ils font encore cinq missions d'attaque au sol au cours desquelles 28 bombes sont lancées sur des positions japonaises et, le troisième jour, sept missions sont effectuées avec 40 bombes lâchées. Au cours de ces missions, les pilotes mexicains détruisent ou mettent le feu à un certain nombre de bâtiments et à une concentration de chars. Un nid de mitrailleuse et un nid de DCA sont réduits au silence. Le rapport de ces missions ne mentionne pas le nom des pilotes mexicains et américains ni le type de bombes utilisé, mais on estime que 36 542 cartouches de calibre 0.50 ont été tirées.

Le 7 juin 1945, le 201st commence à effectuer ses missions seul, fournissant l'appui au sol aux troupes américaines avançant vers le nord de Luzon.

Pendant la période allant du 4 juin au 4 juillet 1945, le 201st accomplit un total de 52 missions d'appui tactique totalisant 818 heures de vol. L'escadron est félicité pour son travail, tel que rapporté dans le compte rendu :

> « L'escadron vola avec le 58th FG le restant du mois, effectuant des missions d'attaque au sol, souvent deux par jour, aidant la 25th *Division* dans son avance dans la passe de Balete et dans la région de Marikina Watershed dans la vallée de Cagayan. Ils attaquèrent toute sorte de cibles marquées de diverses façons, c'est-à-dire par coordonnés sur carte, par guidage radio, en se répérant sur les obus au phosphore blanc tirés par l'artillerie ou les mortiers, par les L-5 d'observation, etc. Les missions, comprenant celles effectués par le 201st FS appuyant la 25th *Division*, furent hautement louées par le général commandant la division. Les forces terrestres ne firent aucune différence entre les missions réalisées par les Mexicains et celles réalisées par les Américains, ce qui constitue un bel éloge. »

Le 6 juillet, deux jours après leur dernière mission d'attaque au sol, le 201st s'envole pour sa première mission longue distance, une mission de chasse libre sur l'île de Formose. Un total de quatre missions de ce genre est exécuté. Les pilotes mexicains, cherchant seulement des cibles aériennes, n'ont mitraillé aucune cible au sol.

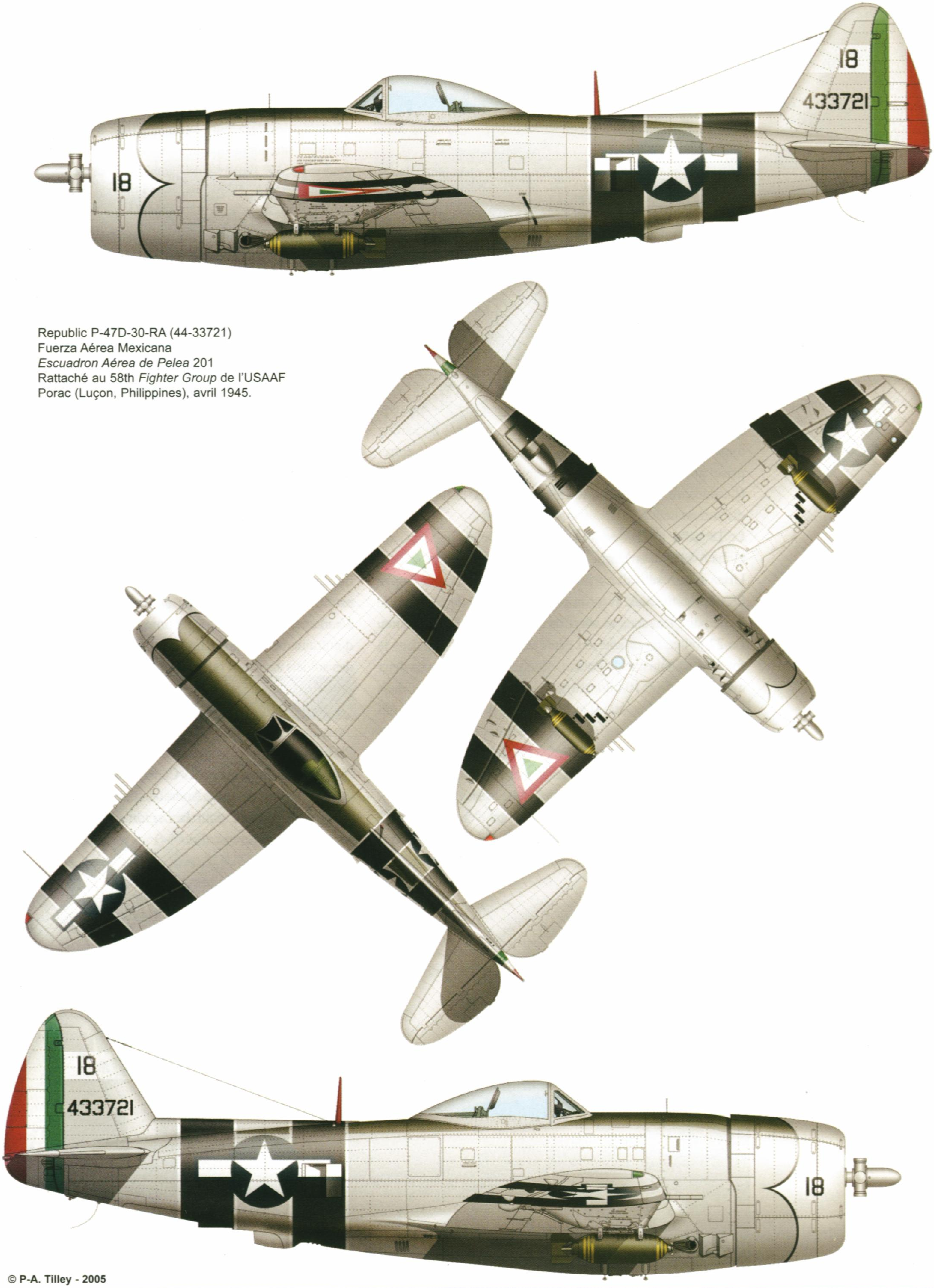
CONVOYAGES TRAGIQUES

Le 13 juillet 1945, le lieutenant Espinoza Galvan et le sous-lieutenant Praxedis Lopez Ramos partent pour Biak pour prendre en charge deux P-47D-30-RA. La première livraison se compose de cinq P-47D le 24 juin, suivis de quatre autres le 30 juin; ce sont les neuf premiers P-47D sur les 30 fournis dans le cadre du « Lend-Lease ».

Lopez Ramos retourne à Biak le 19, mais Espinoza Galvan ne rentrera pas, étant tué le 16 juillet 1945 au cours du vol de retour. Le fait sera rapporté par le *Lieutenant* G.T. Roberts, qui menait la formation. Le lieutenant Galvan avait décollé avec une formation américaine partant de Zamboanga (Mindanao). La formation se perdit pendant environ une heure avant de retrouver la bonne route. Après six heures de vol, Espinoza avisa Roberts qu'il n'avait pas assez de carburant pour atteindre Biak. Roberts détacha un autre pilote pour montrer à Espinoza une piste d'atterrissage de secours sur l'île de Neomfoor. Cependant, pour une raison inconnue Espinoza n'atterrit pas mais rejoignit la formation. À environ 50 kilomètres de Biak, Espinoza informa Roberts que son carburant était épuisé et qu'il allait effectuer un atterrissage forcé en mer. Roberts observa l'amerrissage, mais il ne vit pas Espinoza sortir de l'avion qui sombra rapidement au fond de la mer.

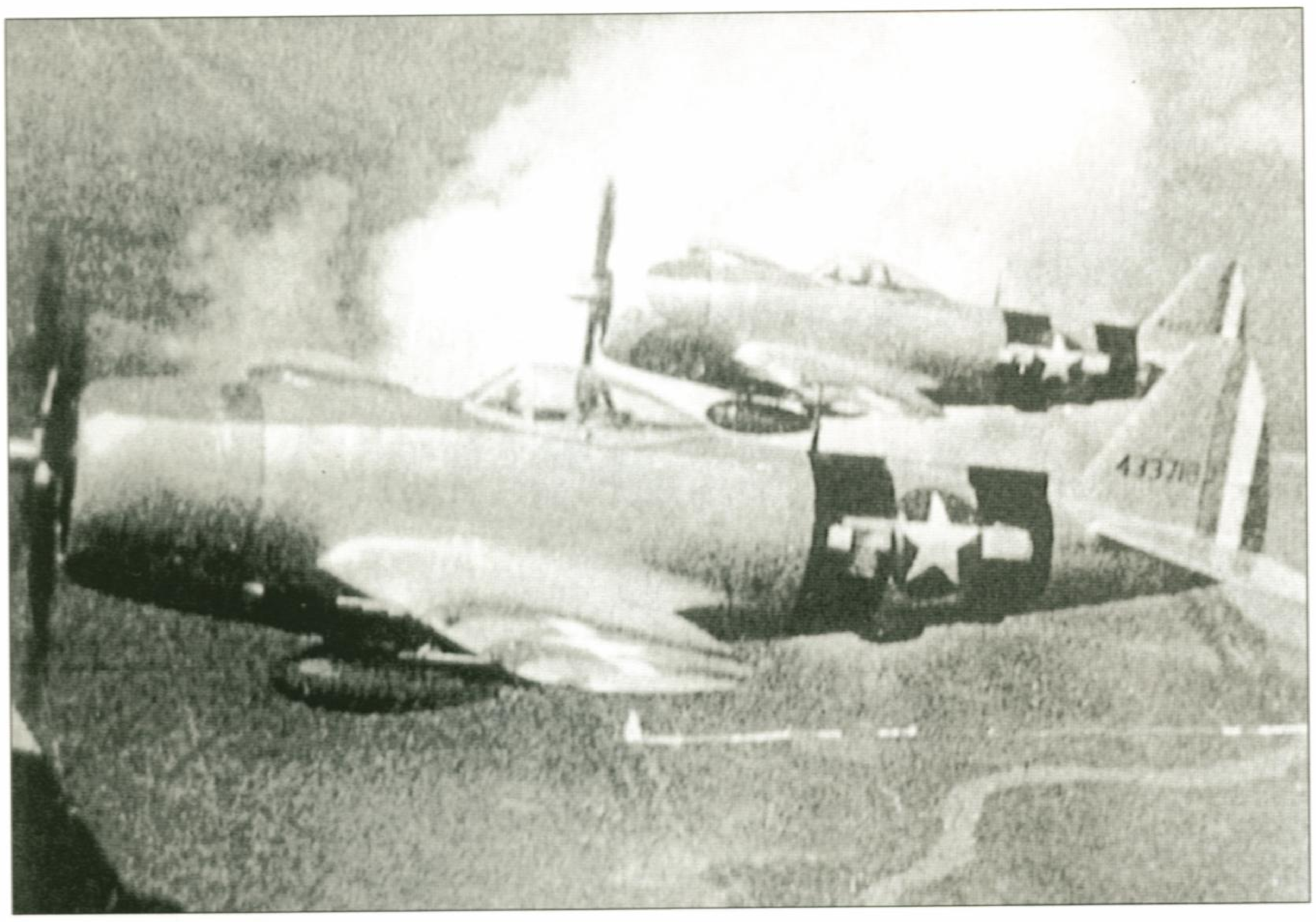
Ce même jour, quatre pilotes mexicains décollent de Porac Field pour le même type de mission à Biak : le capitaine Pablo Rivas Martinez, le lieutenant Joaquim Ramirez Vilchis et les sous-lieutenants Raul Garcia Mercado et Guillermo Garcia Ramos. Mercado retourne à Porac le 21, et Vilchis le 23, mais Rivas Martinez est victime d'un accident et le même sort arrive quasiment à Garcia Ramos.

Ils décollent de Biak le 19 à destination de Porac Field, et volant entre les îles de Biak et de Morotai, ils rencontrent de mauvaises conditions climatiques et doivent se fier aux instruments. Ils traversent aussi une pluie intense et, entré dans un orage, Garcia Ramos perd de vue l'avion du capitaine Martinez. Ce sera la dernière fois qu'on le verra. Volant toujours aux instruments Garcia Ramos essaye de trouver un endroit pour atterrir. Après avoir atteint le littoral de la Nouvelle-Guinée, il grimpe à une plus haute altitude et évacue son avion à 3 000 mètres. Il atterrit en mer, loin de la côte, et nage jusqu'à la plage le matin suivant et, l'après-midi


18
433721
18
18
433721
18

Republic P-47D-30-RA (44-33721)
Fuerza Aérea Mexicana
Escuadron Aérea de Pelea 201
Rattaché au 58th *Fighter Group* de l'USAAF
Porac (Luçon, Philippines), avril 1945.

© P-A. Tilley - 2005



Retour d'une mission. Les Mexicains en exécuteront 42 entre le 4 juin et le 26 août 1945 (la guerre s'achevant officiellement le 2 septembre).

du 20, il est repêché par un PBY Catalina. Ramos apprend qu'il est tombé à environ 15 kilomètres de la baie de Sarong toujours occupée par l'ennemi. Une recherche sera entreprise par la 5th *Air Force* pour retrouver le capitaine Martinez, mais aucune trace ne sera repérée et il sera porté disparu en action.

Le 18 juillet 1945, c'est au tour des sous-lieutenants Roberto Urias Avelleyra et Mario Lopez Portillo de se rendre à Biak. Urias rentre seul deux jours plus tard, tandis que Lopez Portillo quitte Biak avec un pilote américain du 58th FG le lendemain. Les deux avions n'arriveront jamais à destination. Le 27 juillet, un officier du génie en reconnaissance dans la forêt de la péninsule de Bataan, découvre la carcasse des deux avions à environ 10 kilomètres au sud-ouest de Laman, dans le sud de la péninsule. On en déduira que les pilotes ont essayé d'atteindre Porac Field en volant aux instruments dans le mauvais temps. Croyant être au-dessus de la région où se trouve Porac, ils ont perdu de l'altitude et se sont écrasés. La dépouille du sous-lieutenant Lopez Portillo sera enterrée dans le cimetière militaire n° 2 à Manille, avant d'être rapatriée au Mexique après la fin de la guerre.

RETOUR À LA PAIX

Pendant ce temps, le 5th *Fighter Command* se déplace des Philippines à Okinawa pour mieux effectuer ses opération contre le territoire japonais. Les préparatifs pour le mouvement sont effectuées par la MEAF, mais aucun ordre ne parvient du 5th FC, car le général Frederic H. Smith n'est en effet pas décidé à faire venir le 201st à Okinawa pour le moment, attendant que la situation soit plus propice pour donner l'ordre. Il ne viendra jamais.

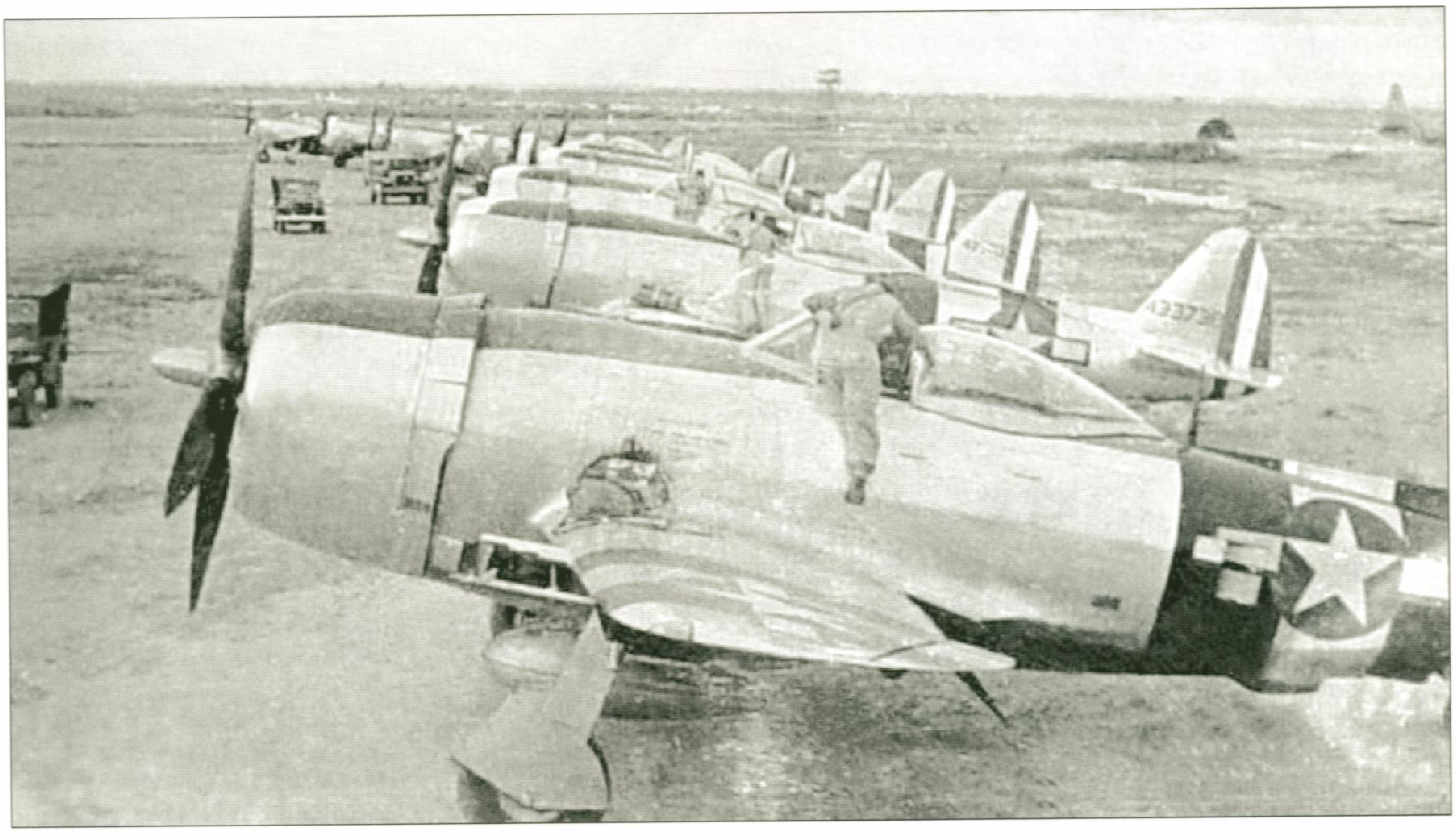
À partir du mois d'août 1945, la MEAF se trouve rattaché au *Training Command Replacement Center* de Clark Field. Il se déplace de Porac Field à Clark Field et établit ses quartiers au nord de la piste d'atterrissage de Borax. En dépit de son nouveau statut, le MEAF ne reste pas inactif. Il effectue une mission de guerre le 8 août 1945, six P-47D bombardant Karenko (Formose).

Tous les pilotes participent à l'escorte d'un convoi le 26 août 1945, en mer des Philippines, à partir de 6 heures du matin jusqu'à ce qu'ils soient remplacés par des bimoteurs Black Widow de l'USAAF à 18 heures. Cette mission a été commandée parce que les Américains craignaient une attaque d'avions-suicides basés à Formose. Ce sera la 42e et dernière mission de guerre du 201st *Fighter Squadron*.

Le 1er septembre 1945, le 201st passe sous le contrôle de la 13th *Air Force*. La guerre du Pacifique s'achève officiellement dans la baie de Tokyo à bord du cuirassé USS *Missouri* le 2 septembre 1945. Les Mexicains sont informés que le 3 septembre 1945 à midi, la campagne de Philippines est officiellement terminée.

Maintenant que la guerre est finie, le 201st poursuit les vols d'entraînement, mais maintient un *Flight* en alerte au cas où des soldats Japonais refuseraient de se rendre – ce qui ne se produira pas.

Le 16 septembre 1945, cinq membres du 201st *Fighter Squadron* reçoivent la médaille de Libération des Philippines pour le compte de la *Mexican Expeditionary Air Force*. Le colonel Antonio Carderas Rodriguez et le capitaine Radames Gaxiola Andrade sont recommandés par le général MacArthur pour la *Legion of Merit Medal* qu'ils recevront ultérieurement.



Alignement des P-47D du 201st *Fighter Squadron* à Borax (Clark Field) quelque temps après la cessation des hostilités.

Les P-47D de la 5th Air Force

Le déploiement du P-47 dans le Pacifique n'a pas été une priorité, le théâtre d'opérations européen passant en premier, ce qui fait que le P-47 arrivera tardivement dans le Pacifique, où il faut le dire, le P-38 va régner en maître jusqu'à l'arrivée du P-51.

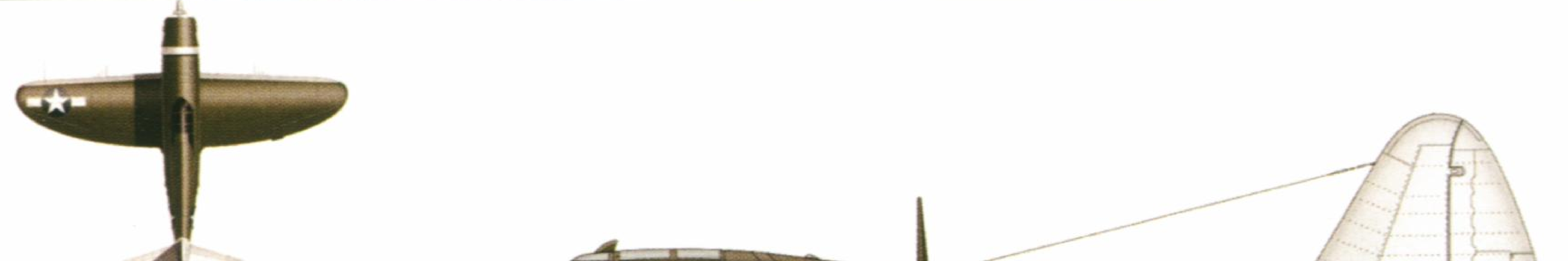
Au total, la 5th *Air Force* ne va mettre ne ligne que trois groupes de P-47 et deux escadrons totalisant 12 escadrons, sur les sept groupes qui vont constituer la force de chasse de la 5th AF. Ce qui ne veut pas dire que le P-47 n'aura pas d'influence sur la conduite de la guerre dans le secteur, car il va mener une guerre sans merci en détruisant plus de 500 avions ennemis. Mais comme sur les autres théâtres d'opérations, il finira par céder sa place au P-51, seul le 58th FG conservant ses P-47 jusqu'à la fin de la guerre.

8th *Fighter Group*

Le 8th FG, avec ses 35th, 36th et 80th FS, est transféré dans le Pacifique dès le début de 1942 avec un mélange de P-39 et de P-400. Ils sont utilisés jusqu'à l'automne 1943, date à laquelle le groupe est transformé. Les 35th FS et 80th FS passent respectivement sur P-40 et P-38 et le 36th FS perçoit lui des P-47D. L'association avec le P-47D sera de courte durée et les escadrons seront rééquipés en P-38 au printemps de 1944.

Le 36th FS ne vole que sur des P-47D peints en *Olive Drab* et *Neutral Grey*. La queue et le bord d'attaque des ailes sont peints en blanc, marque d'identification de ce théâtre d'opérations.

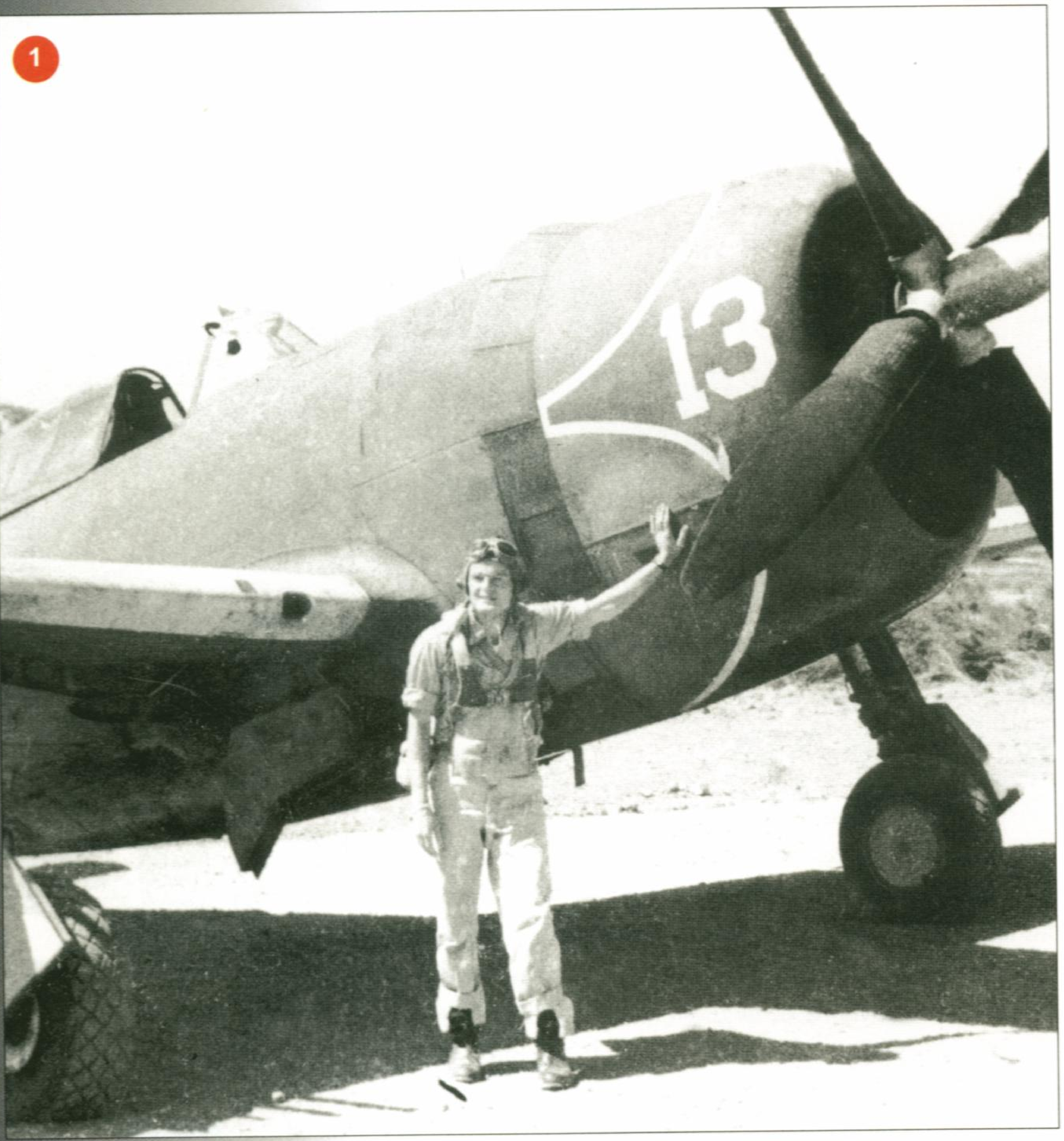
Le blanc étant aussi le couleur du 36th FS, les volets de refroidissement du moteur sont aussi peints dans cette teinte. Le groupe ayant adopté des lettres au lieu de chiffres pour identifier ses avions, le 36th appose les siennes sur le capot moteur, en blanc. Une aile stylisée est aussi peinte en blanc en arrière de lettre individuelle.



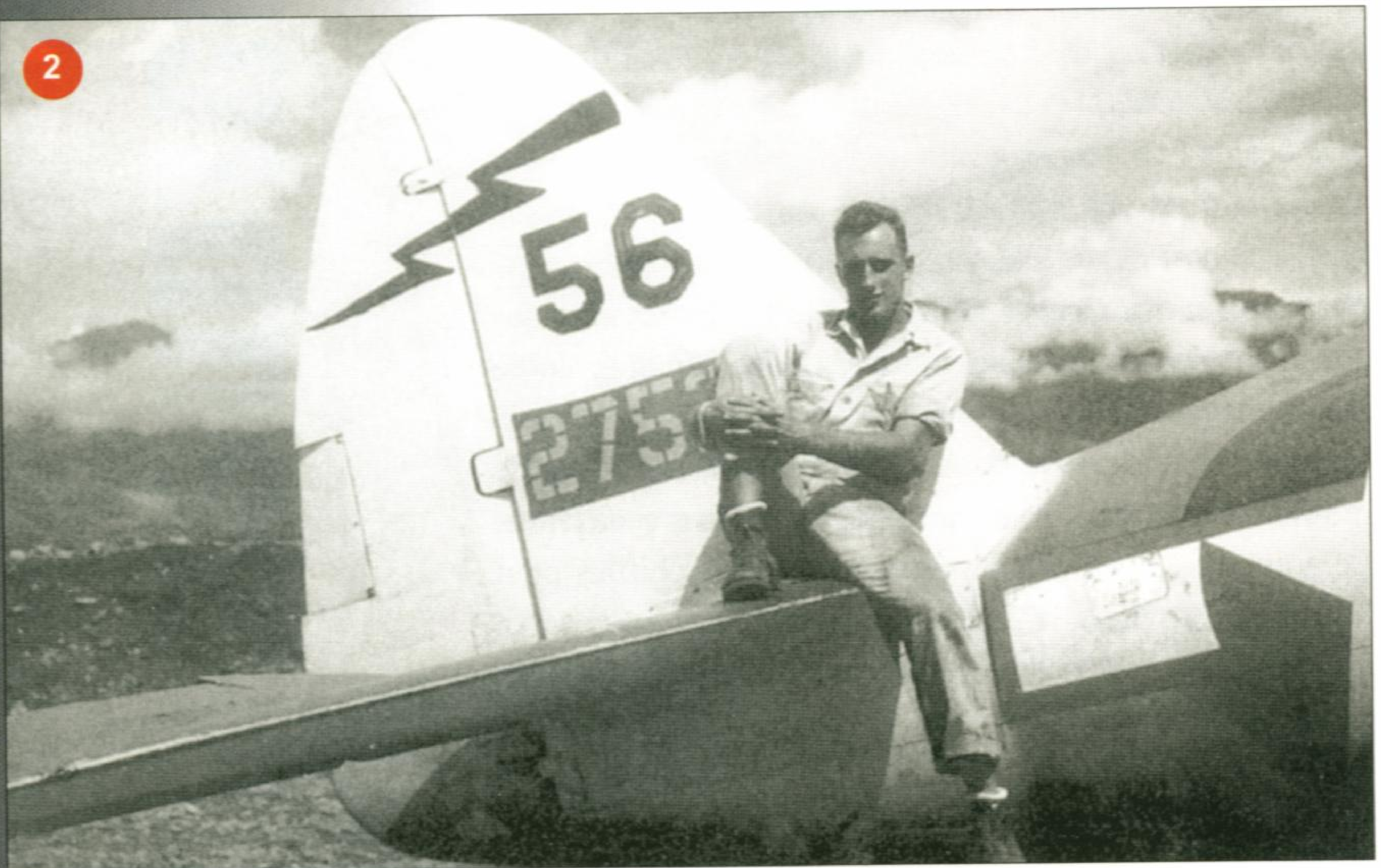
Republic P-47D-3 (42-22604)
1st Lieutenant William K. Giroux
36th *Fighter Squadron*, 8th *Fighter Group*
Nadzab (Nouvelle-Guinée), fin 1943.

© P-A. Tilley - 2005

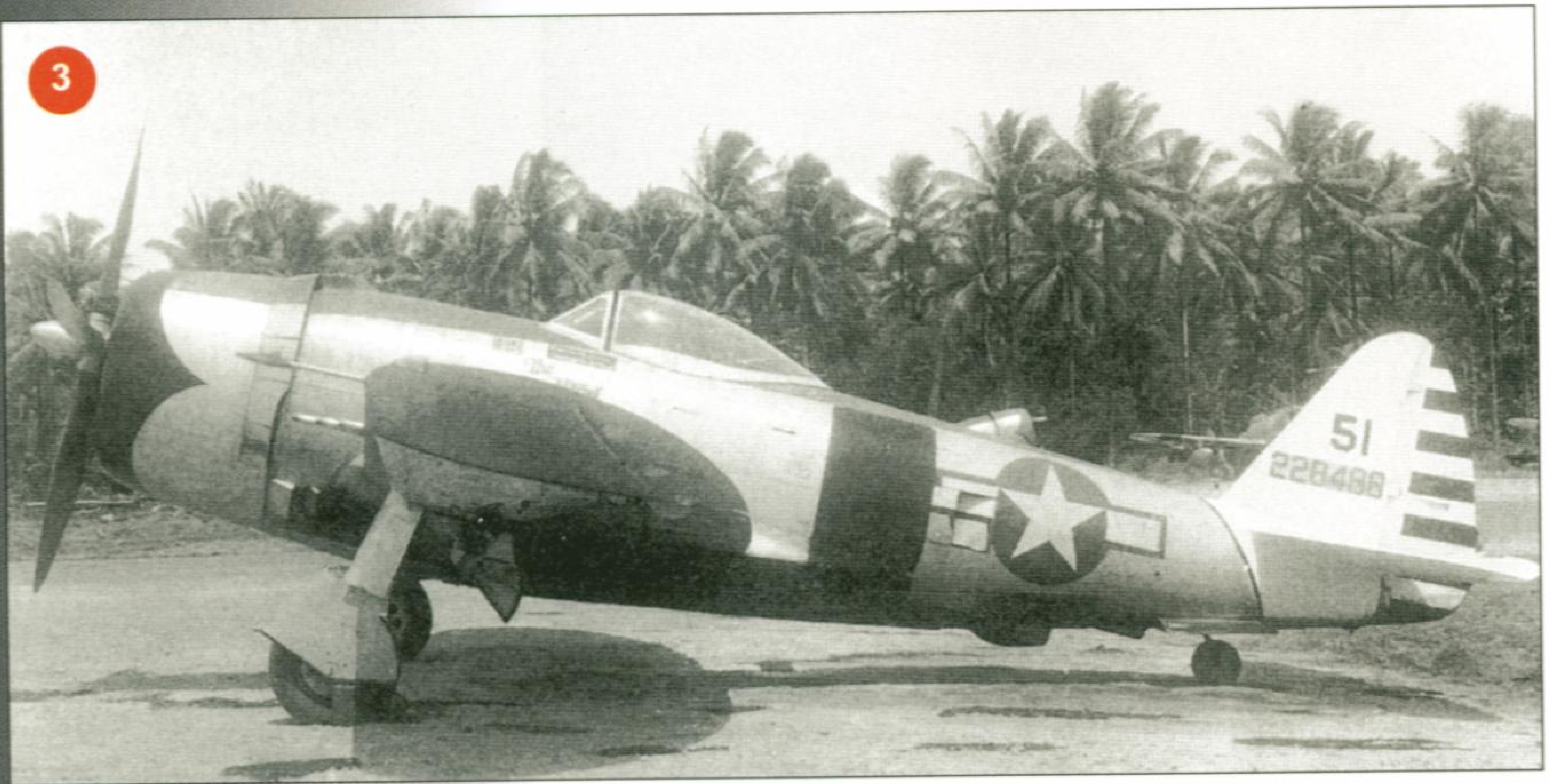
1



2



3



35th *Fighter Group*

Ce groupe a été activé le 1er février 1940 et constitué au départ avec les 18th, 20th et 21st *Pursuit Squadrons*. Plus tard, le 34th PS et le 70th PS rejoindront le groupe, qui est alors entièrement équipé de P-36, mais le P-40 viendra partiellement remplacer le Hawk aux 18th, 20th et 21st PS. Pour compléter la dotation, alors que l'AAC est en pleine expansion, les 20th et 34th PS toucheront aussi des P-35.

Avec le départ des 21st et 34th PS en novembre 1941 pour les Philippines, le 35th FG est entièrement réorganisé et trois nouveaux escadrons viennent remplacer les anciens au début de 1942, à savoir les 39th, 40th et 41st FS. Le groupe s'établit en Australie où il est placé sous le commandement de la 5th AF. Cette période est un peu épique, car si le matériel principal est le P-39 et le P-400, quelques P-38 sont aussi injectés au sein des 39th et 41st FS.

Ce n'est qu'en novembre 1943 que le groupe se transforme sur P-47 et le gardera jusqu'en mars 1945, date à laquelle il percevra des P-51.

Photos

Quand ils sont pris en compte, les P-47 reçoivent les marques d'identification du théâtre d'opérations, à savoir queue et bord d'attaque des plans blancs. Chaque escadron adopte une couleur : bleu clair pour le 39th FS, rouge pour le 40th FS et bleu foncé (celui de la cocarde) pour le 41st FS. Une plage de numéros est attribuée à chaque escadron : 11 à 39 pour le 39th FS, 40 à 69 pour le 40th FS et 69 à 99 pour le 41st FS. L'état-major se réserve quant à lui les numéros allant de 1 à 10.

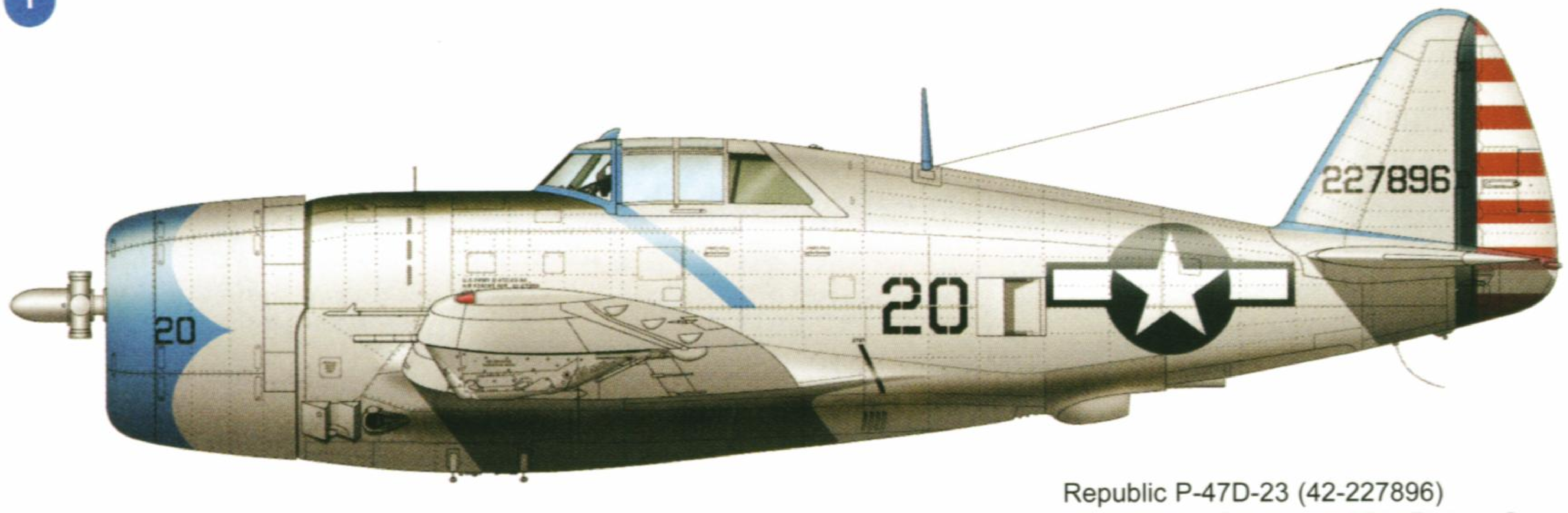
Chaque escadron peint sur le capot moteur une flamme à trois ou quatre pointes de la couleur de l'escadron, soulignée en blanc. Le numéro individuel apparaît en blanc dans le motif. Il est souvent répété sur la dérive dans la couleur de l'escadron (**photo 1**). Dans le même temps, le 40th FS adopte un éclair rouge sur la dérive juste au-dessus du numéro individuel (**photo 2**).

Au cours de l'été 1944, le 35th FG commence à recevoir des P-47 en métal naturel. Les marques évoluent. L'insigne sur le nez est maintenu mais est le plus souvent bordé de noir; les chiffres individuels deviennent aussi noirs. C'est à cette époque que le 35th adopte les anciennes marques de nationalité américaines de dérive qui avaient cours avant la guerre comme signe distinctif. Les marques blanches, même si elles continuent à être portées, disparaissent progressivement avec l'introduction des bandes bleu-blanc-rouge (**photo 3**).

Profils

1 – Ce P-47D-23 du 39th FS porte une bande bleue claire sous le cockpit, indiquant qu'il est piloté par un *flight leader*. Là encore c'est une pratique héritée des marques d'avant-guerre.

1

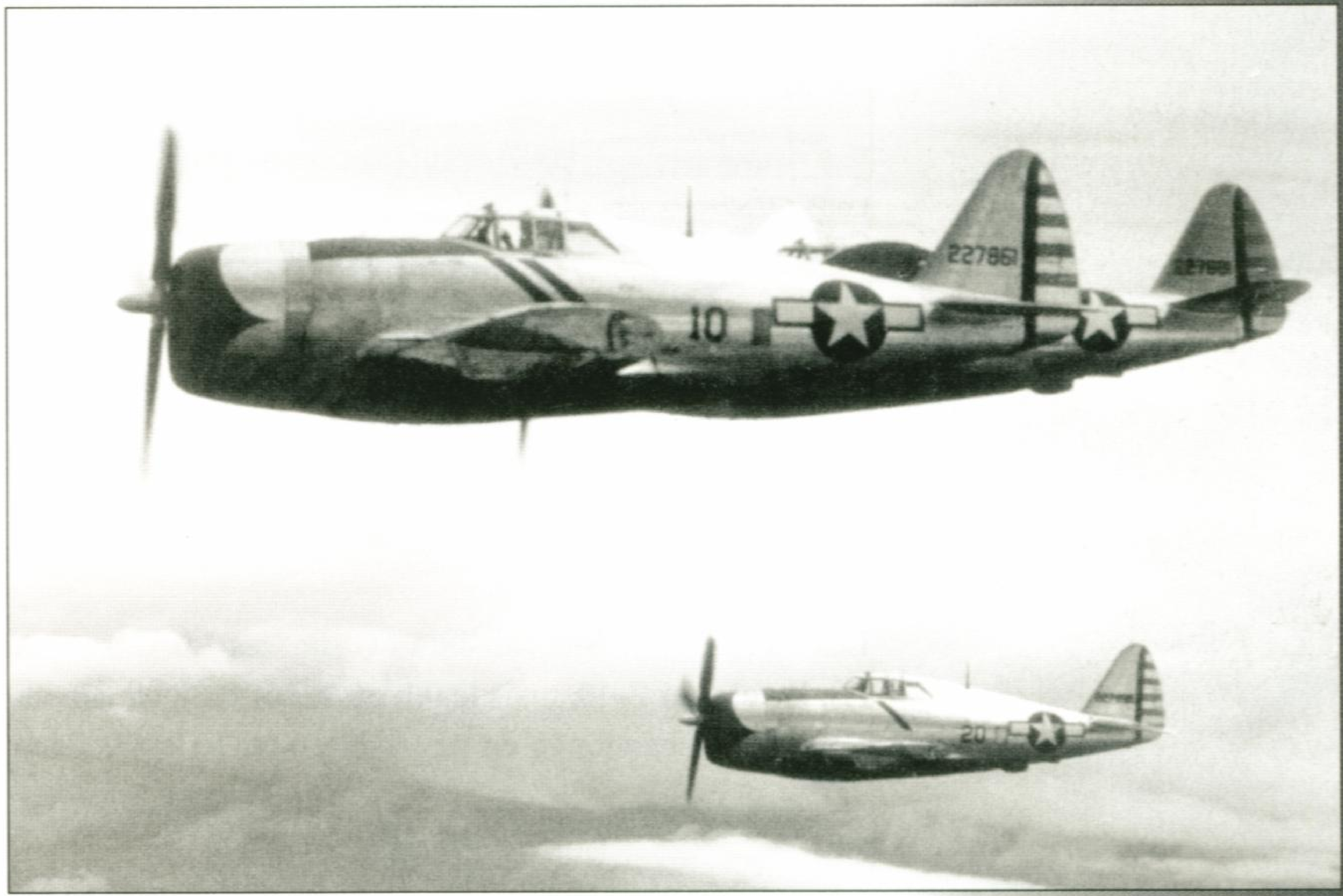


Republic P-47D-23 (42-227896)
39th *Fighter Squadron*, 35th *Fighter Group*
Gusap (Nouvelle-Guinée), printemps 1944.

© P-A. Tilley - 2005

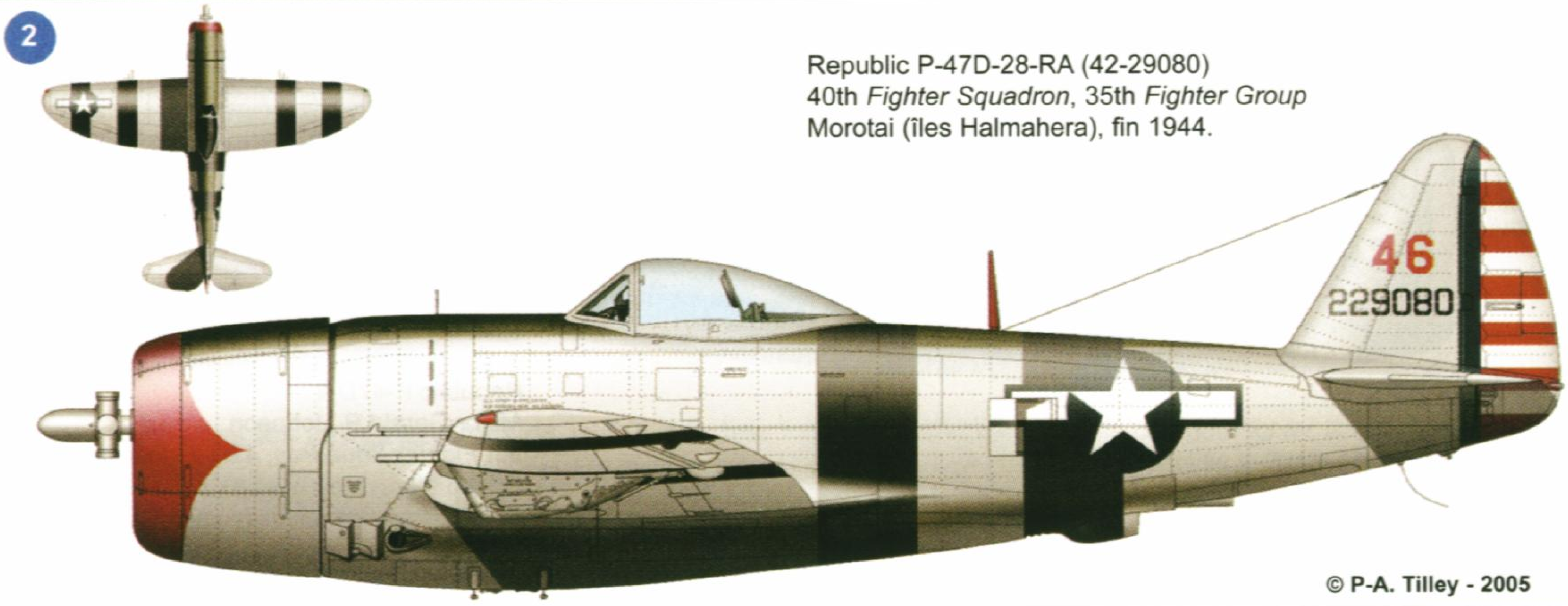
2 – Le 35th FG participe à la reconquête des Philippines et des nouvelles bandes d'identification apparaissent. Il s'agit de larges bandes noires sur le fuselage et de deux autres entourant chacune des ailes. On retrouve les marques d'identification du 40th FS : le numéro individuel compris entre 40 et 69 et la couleur rouge.

3 – Le 35th FG arrive aux Philippines à la fin de janvier 1945. Ce P-47 arbore les dernières marques avant que le groupe ne soit transformé sur P-51. Le 41st FS a adopté une bande bleue claire sur laquelle les numéros individuels sont peints en jaune. Il semble qu'à cette époque le 41st FS ait troqué le bleu contre le jaune.



Ci-contre : trois appareils du 39th *Fighter Squadron*. Le chef d'escadron volait habituellement sur le « 10 ». Son statut est confirmé par les deux barres obliques. Le « 20 » n'en porte qu'une, dénotant un chef de patrouille. (Photos J. Stanaway)

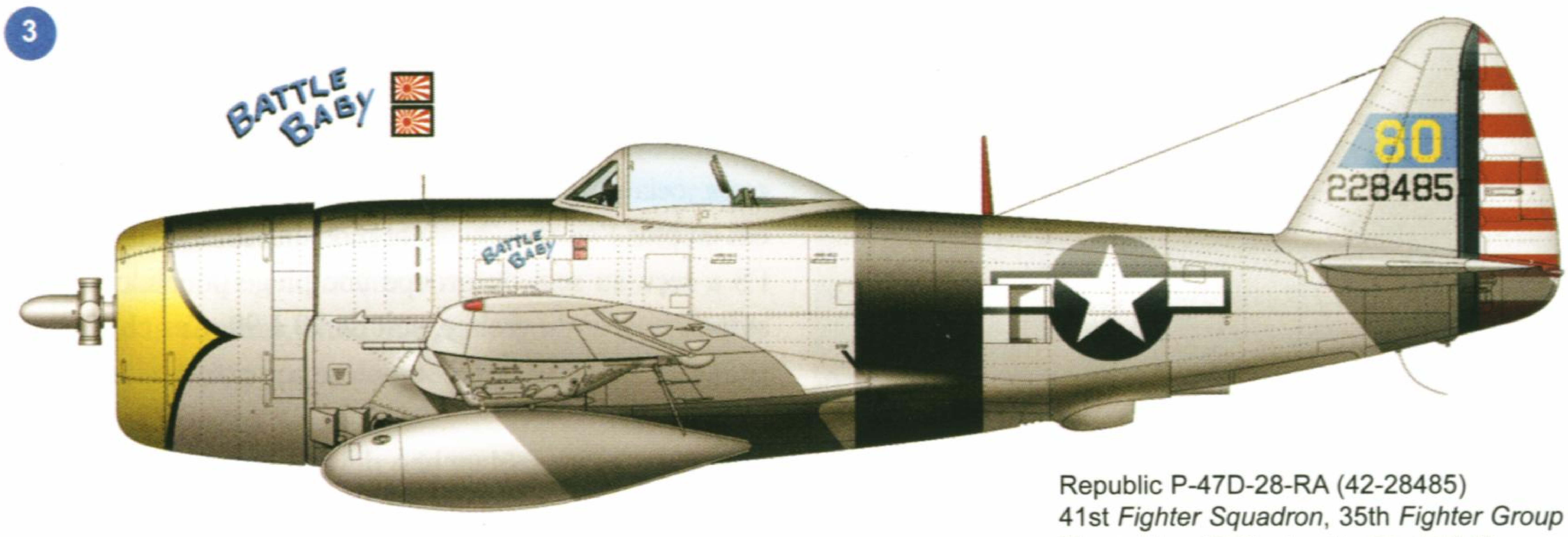
2



Republic P-47D-28-RA (42-29080)
40th *Fighter Squadron*, 35th *Fighter Group*
Morotai (îles Halmahera), fin 1944.

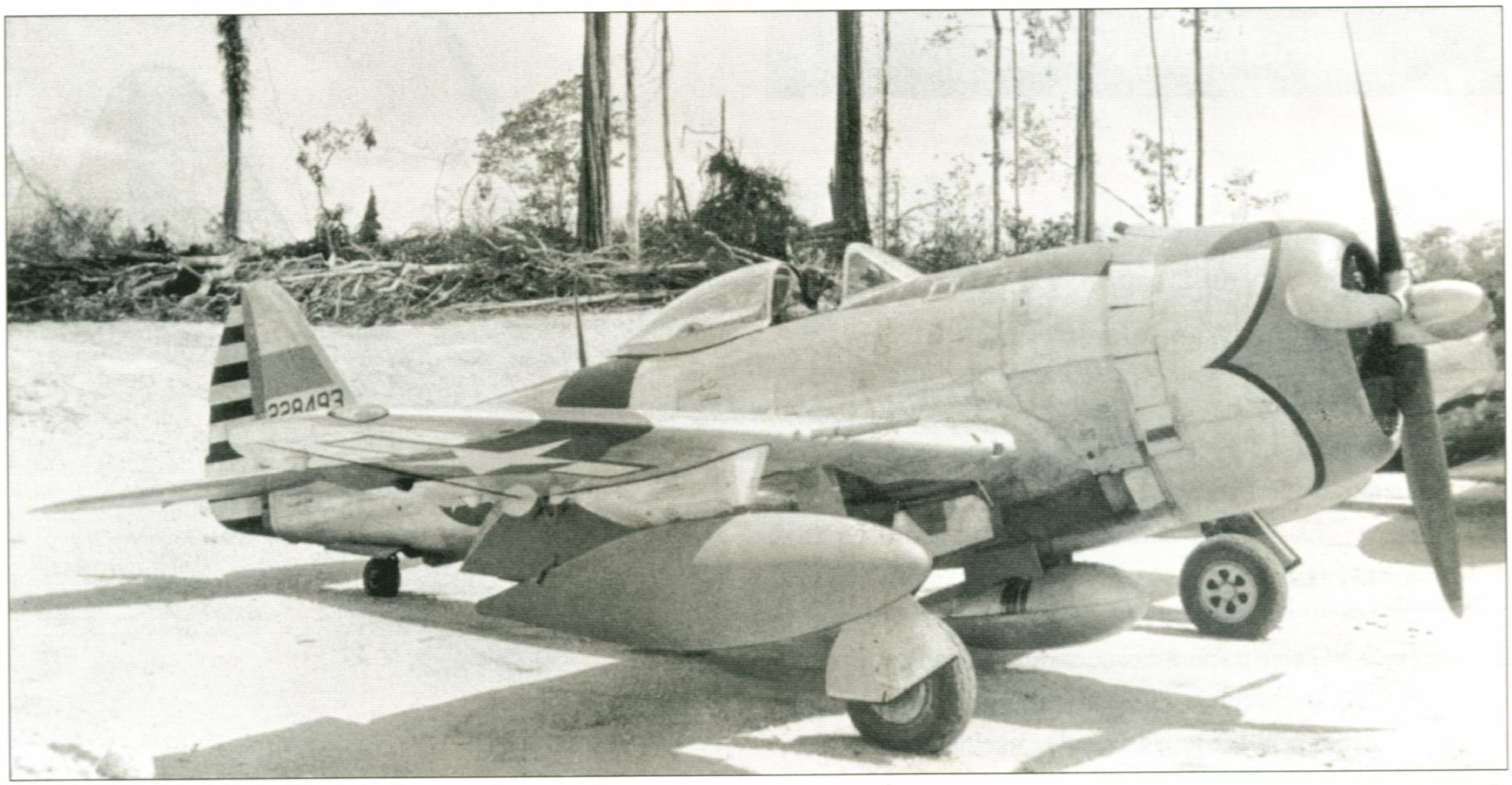
© P-A. Tilley - 2005

3



Republic P-47D-28-RA (42-28485)
41st *Fighter Squadron*, 35th *Fighter Group*
Mangaldan (Philippines), début 1945.

© P-A. Tilley - 2005

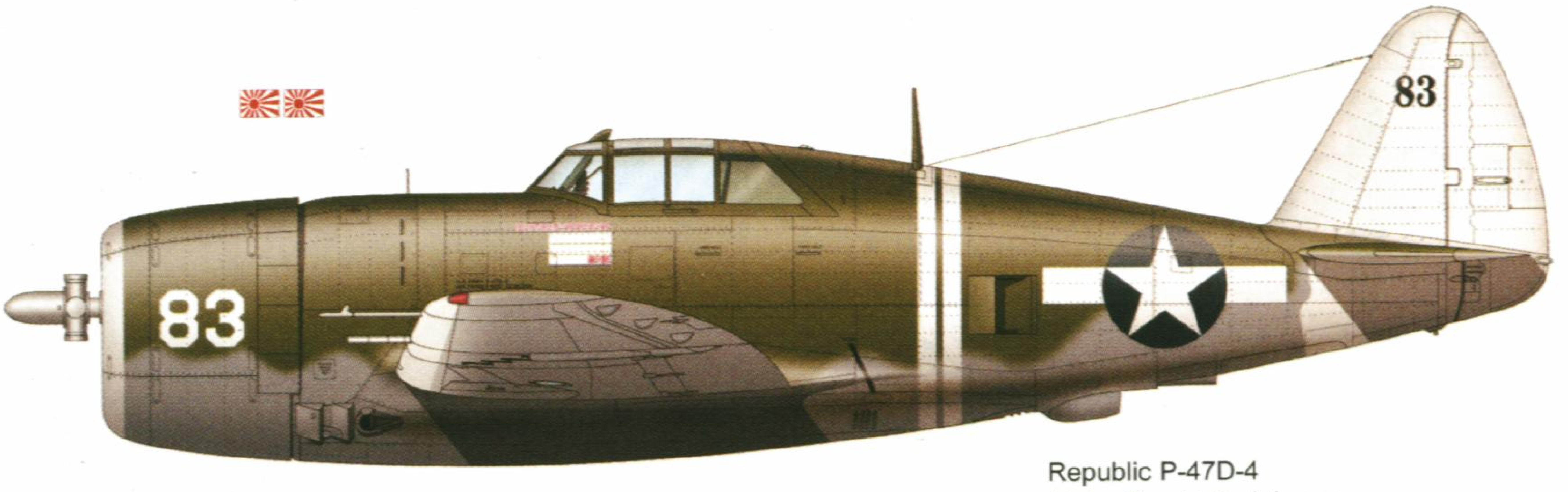


Le P-47D-28-RA 42-228493 du 41st *Fighter Squadron* (35th *Fighter Group*) à Clark Field (Luçon, Philippines) au début de l'année 1945. Cet appareil ne porte pas de code tactique (pas encore ?). (Collection J. Stanaway)

49th *Fighter Group*

Le groupe est activé le 15 janvier 1941. Il est le premier groupe déployé hors des États-Unis après l'attaque sur Pearl Harbor.

Les escadrons intégrés au 49th FG sont les 7th, 8th et 9th FS. Il vole sur P-40, mais le 9th passe sur P-38 en janvier 1943, qu'il abandonne en novembre pour le P-47. Cette association sera de courte durée, car le 9th FS repasse sur P-38 en avril 1944 à la grande satisfaction des pilotes. En effet, ces derniers ont accueilli le P-47 avec froideur, préférant largement le P-38 et ses deux moteurs, donnant au pilote plus de chance de survie dans cette région particulièrement inhospitalière.

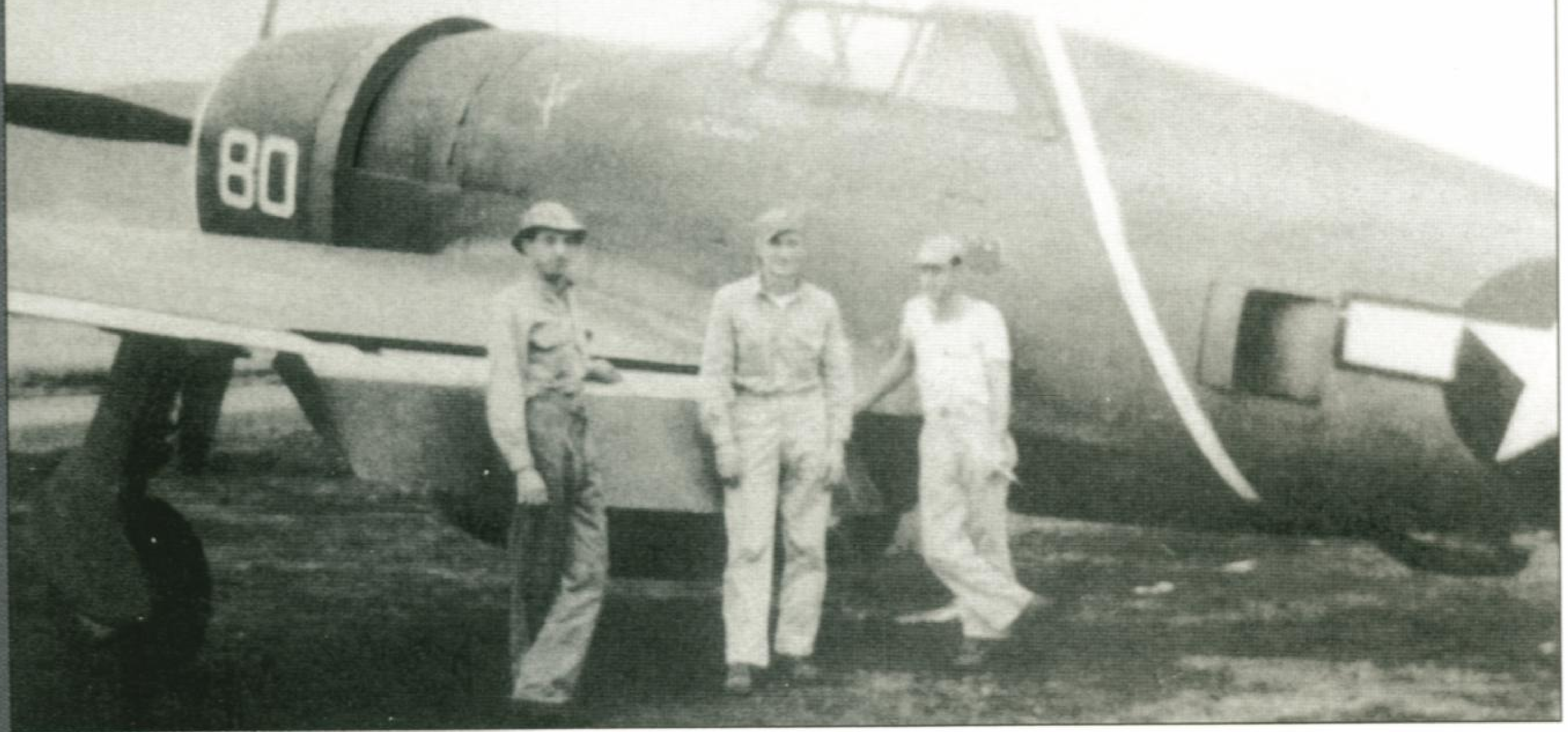


Republic P-47D-4
Major Gerald R. Johnson
9th *Fighter Squadron*, 49th *Fighter Group*
Gusap (Nouvelle-Guinée), début 1944.

© P-A. Tilley - 2005

Les P-47 que perçoit le 9th FS sont camouflés. Les marques blanches attribuées à ce théâtre d'opérations sont normalement peintes sur le bord d'attaque des ailes et la queue, recouvrant parfois intégralement le *serial*. Il semble que seule la dérive ait été peinte en blanc, laissant l'empennage horizontal en l'état, mais les photos du 9th FS étant plutôt rares, cela demanderait confirmation. La plupart des P-47 ont en plus l'anneau du capot moteur peint en blanc. Le 9th FS a reçu au sein du groupe une plage pour identifier les avions au sein du groupe, soit de 70 à 99. Ces chiffres sont peints en blanc sur le capot moteur et, parfois, répétés sur la dérive.

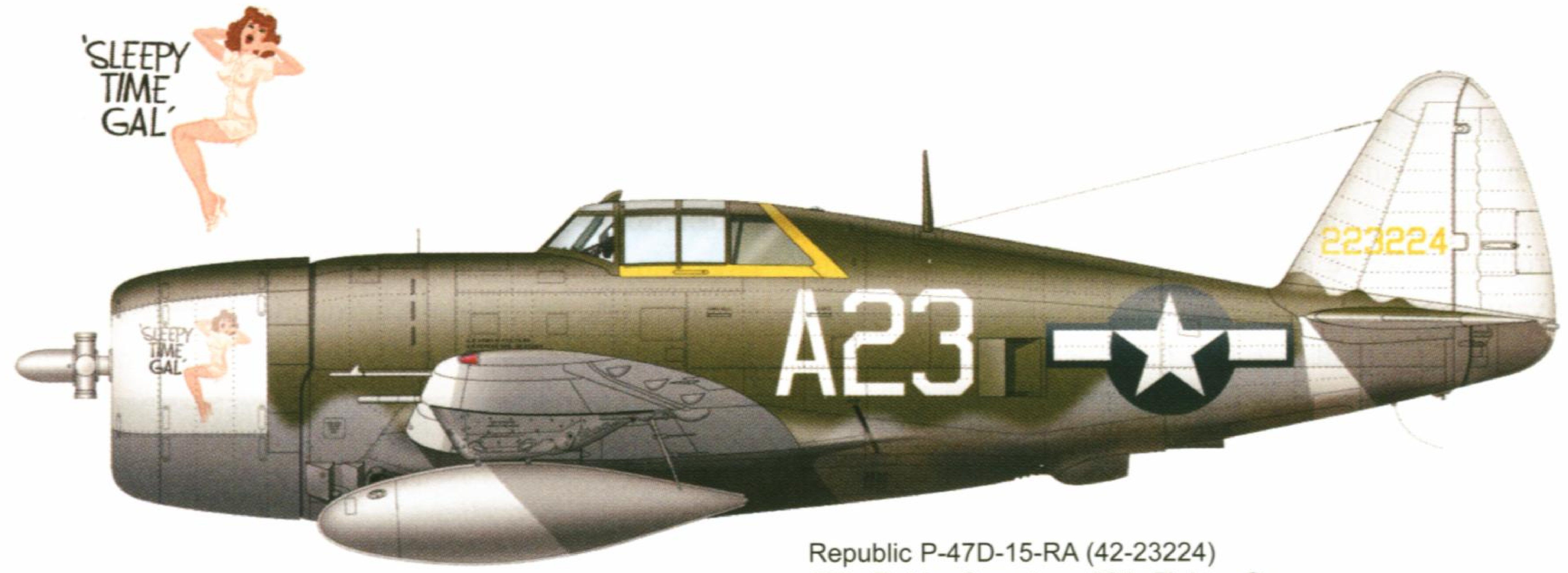
Les deux bandes blanches du fuselage sont la marque distinctive du commandant de l'escadron, marques qui avaient été introduites avant la guerre et perpétuées notamment dans le Pacifique.



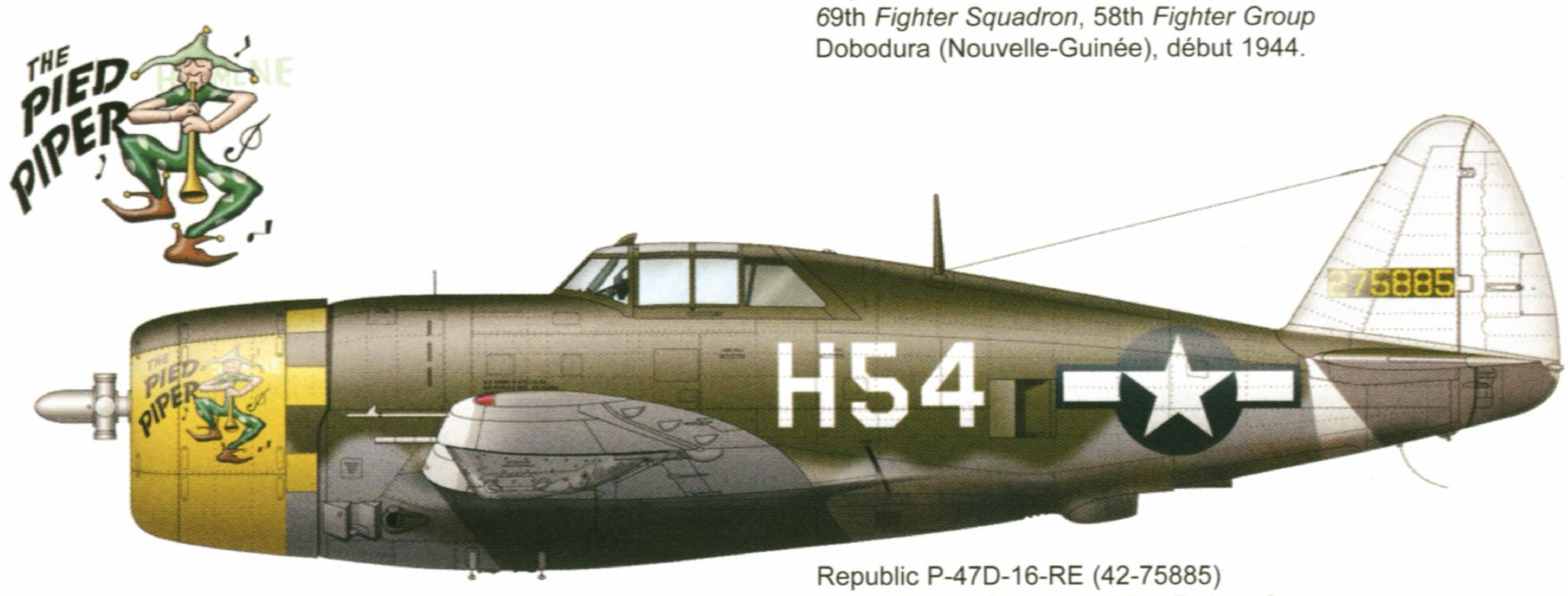
58th *Fighter Group*

Le 58th FG est activé le 15 janvier 1941. Il est constitué des 67th, 68th et 69th FS et vole principalement sur P-40. Jusqu'au printemps de 1943, il sert à former les pilotes de remplacement au profit des unités déjà déployées outre-mer, puis il est finalement sélectionné pour aller combattre dans le Pacifique et, pour cela, perçoit des P-47. Entre-temps sa composition a changé, les 67th et 68th FS ayant été remplacés par les 310th et 311th FS.

Il arrive dans le Pacifique à la fin de 1943 et entame ses opérations en février 1944. Il est surtout engagé dans des missions d'appui ce qui explique qu'il ne revendique que douze victoires. C'est le seul groupe qui gardera ses P-47 jusqu'à la fin de la guerre.



Republic P-47D-15-RA (42-23224)
69th *Fighter Squadron*, 58th *Fighter Group*
Dobodura (Nouvelle-Guinée), début 1944.



Republic P-47D-16-RE (42-75885)
310th *Fighter Squadron*, 58th *Fighter Group*
Dobodura (Nouvelle-Guinée), début 1944.

© P-A. Tilley - 2005

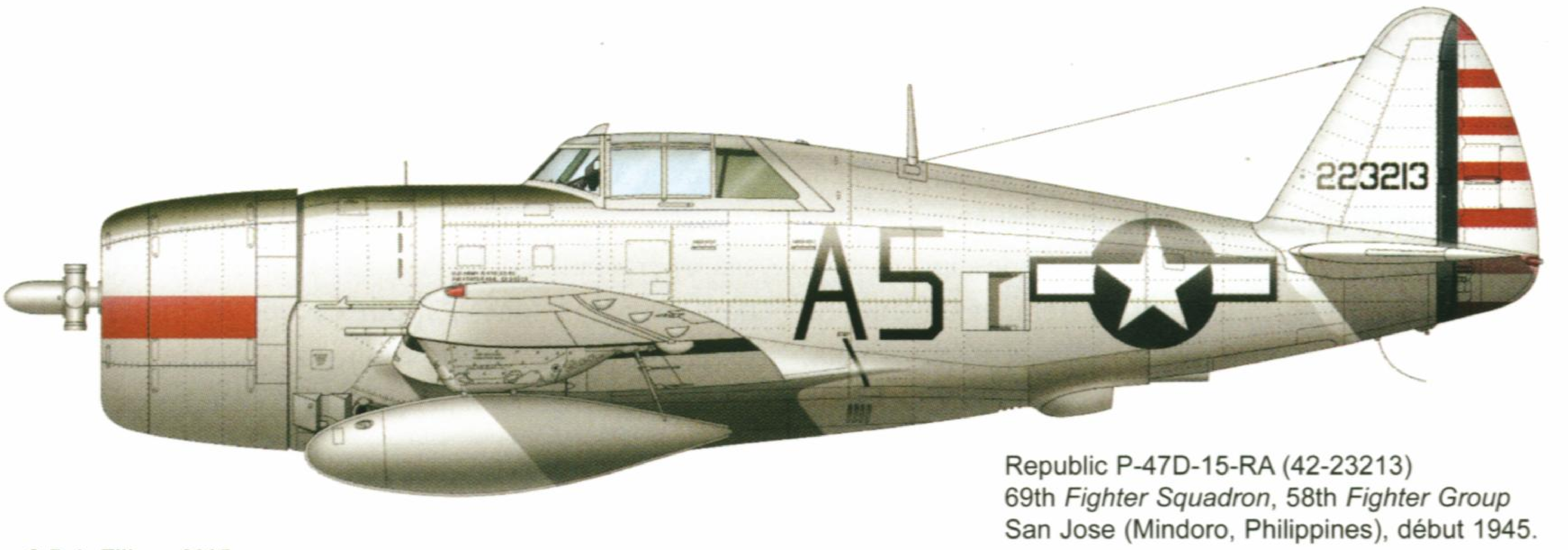
Comme dans tous les autres groupes de la 5th AF, les P-47, qui sont toujours peints en *Olive Drab* et *Neutral Grey*, reçoivent dès leur arrivée les marques de ce théâtre d'opérations, soit la queue (souvent uniquement la dérive) et les bords d'attaque en blanc.

Ce groupe va identifier ses escadrons à l'aide de trois marques distinctives, ce qui est peu courant. Tout d'abord, chaque escadron choisit sa couleur à savoir, le blanc pour le 69th FS, le jaune pour le 310th FS et le bleu moyen pour le 311th FS. Cette couleur apparaît sur le capot moteur. Le 310th FS peint parfois les volets de refroidissement (un sur deux).

En plus de la couleur, chaque escadron est identifié par une lettre, « A » pour le 69th FS, « H » pour le 310th FS et « V » pour le 311th FS.

La troisième marque est le code tactique : entre 1 et 33 pour le 69th FS, 34 et 66 pour le 310th FS et 67 et 99 pour le 311th FS. Tous les lettres et chiffres sont peints en blanc.

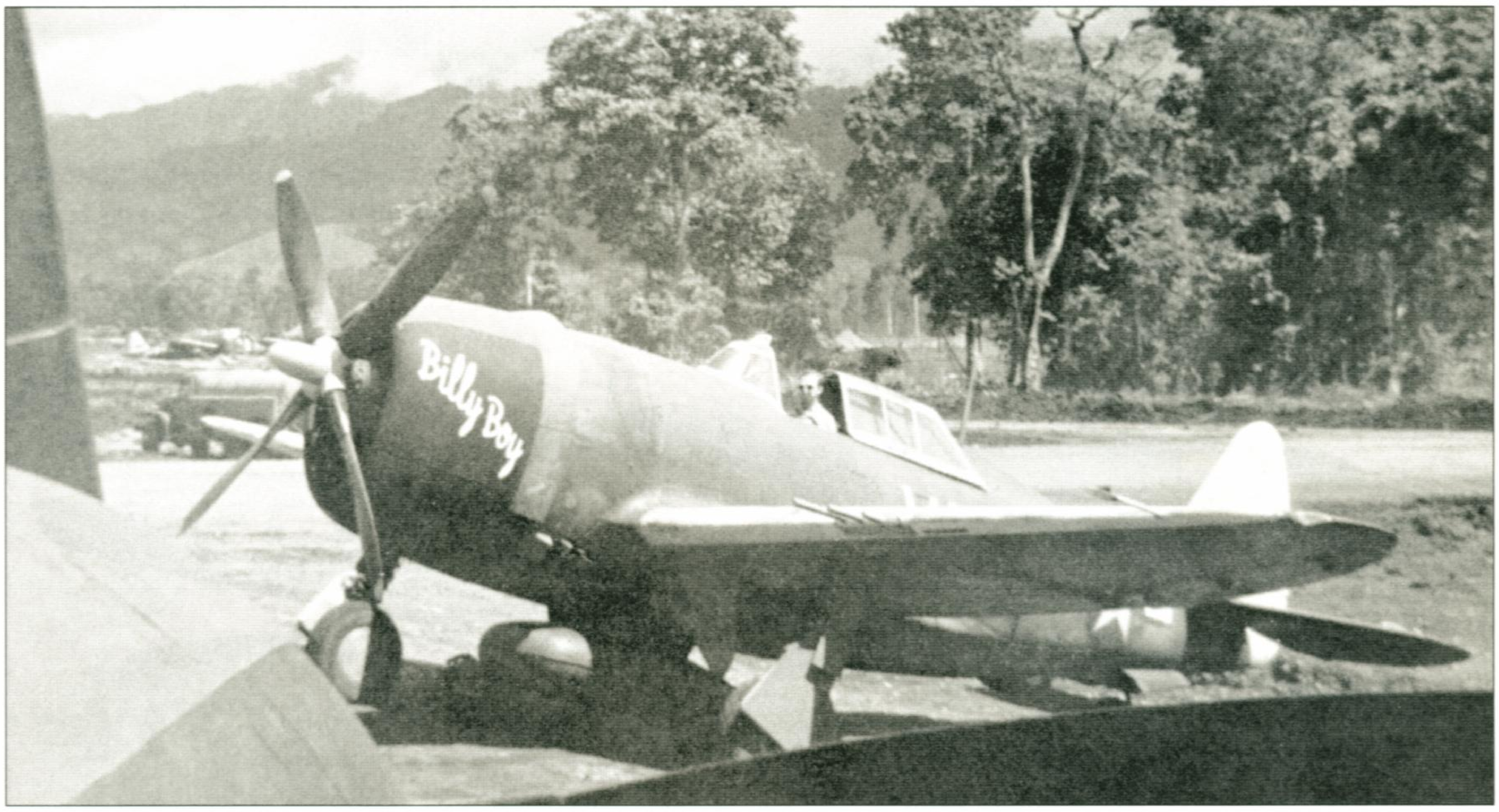
Un P-47D au *serial* illisible du 58th *Fighter Group*. La lettre « V » devant le numéro individuel identifie le 311th *Fighter Squadron*. Souvent, seule la dérive et le gouvernail étaient peints en blanc. (Collection J. Stanaway)



Republic P-47D-15-RA (42-23213)
69th *Fighter Squadron*, 58th *Fighter Group*
San Jose (Mindoro, Philippines), début 1945.

© P-A. Tilley - 2005

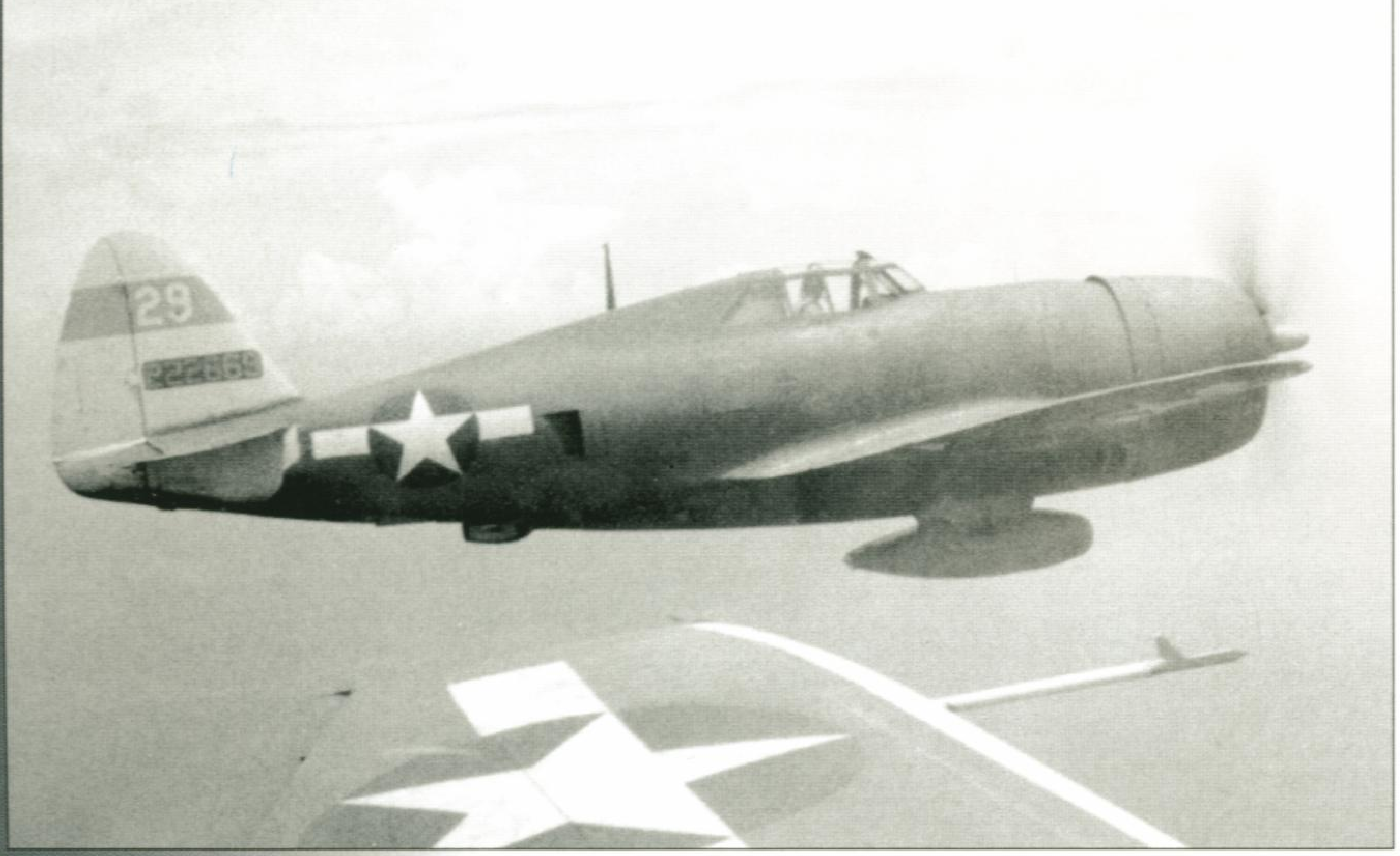
En janvier 1945, le 58th FG récupère beaucoup de P-47 venant du 348th FG qui vient d'être transformé sur P-51. Les avions pris en compte par le 58th FG gardent les marques de dérive du 348th FG (insigne de nationalité d'avant guerre, queue blanche éventuellement) auxquelles viennent s'ajouter les codes tactiques. Sur les avions en métal, les marques deviennent noires. En ce qui concerne le 69th FS, la couleur de l'escadron est changée pour le rouge. En plus du code, une bande de 30,5 cm de large dans la couleur de l'escadron est peinte sur le capot. L'avion porte les marques introduites pour le reconquête des Philippines uniquement sur les ailes.



« BILLY BOY », la monture du *Lieutenant* W.M. Ritter du 311th *Fighter Squadron* (58th FG) photographiée sur un terrain de Nouvelle-Guinée vers le début de l'année 1944. Le bas du capot était vraisemblablement peint en bleu, couleur de l'escadron. (Collection J. Stanaway)

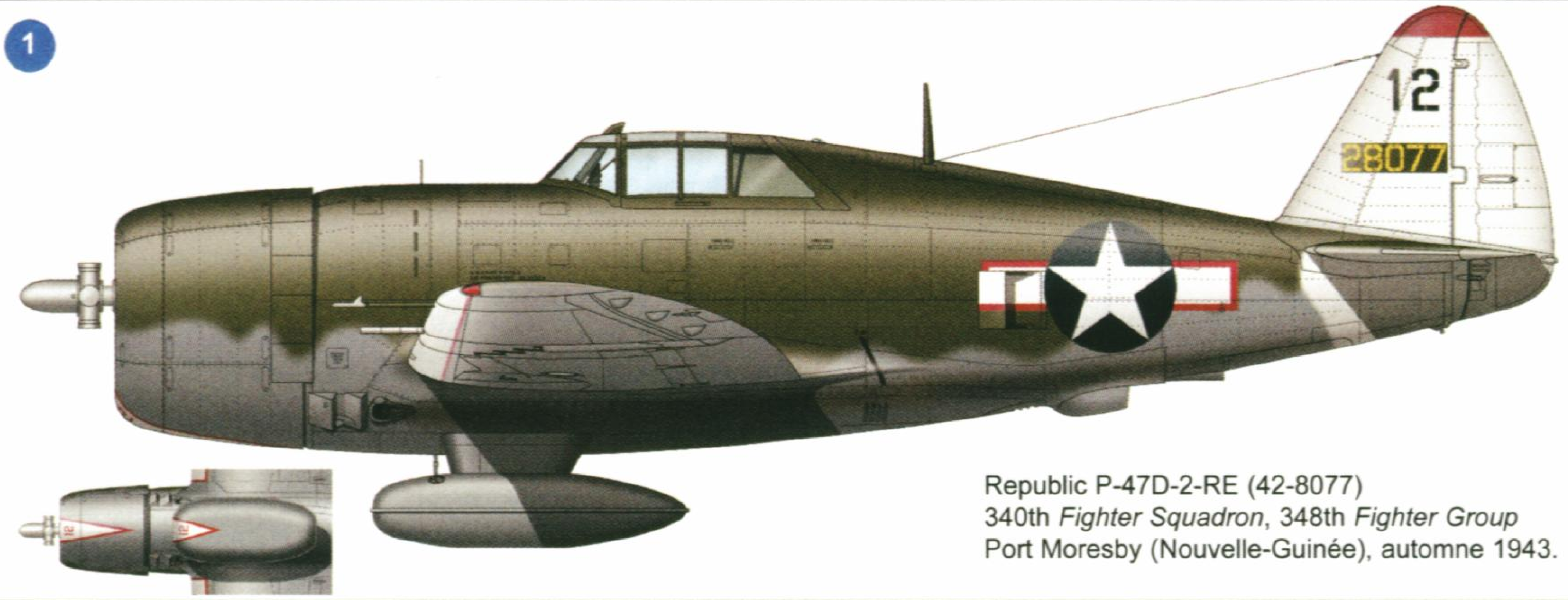
348th *Fighter Group*

Ce groupe est activé le 30 septembre 1942. Il encadre dès le départ les 340th , 341st et 342nd FS. Après s'être entraîné aux Etats-Unis, il part pour le Pacifique en juin 1943. En septembre 1944, on lui adjoint un quatrième escadron le 460th FS, qui vole peu de temps sur P-47, car le groupe au complet est transformé sur P-51 en janvier 1945.



Un P-47D-4-RA du 341st *Fighter Squadron* en vol.
On note que si l'empennage vertical et une partie du fuselage arrière ont été peints en blanc, l'empennage horizontal est resté camouflé. Comme on le voit sur l'avion d'où la photo a été prise, la partie postérieure du tube de pitot était également blanche
(Collection J. Stanaway)

1



Republic P-47D-2-RE (42-8077)
340th *Fighter Squadron*, 348th *Fighter Group*
Port Moresby (Nouvelle-Guinée), automne 1943.

Profil 1

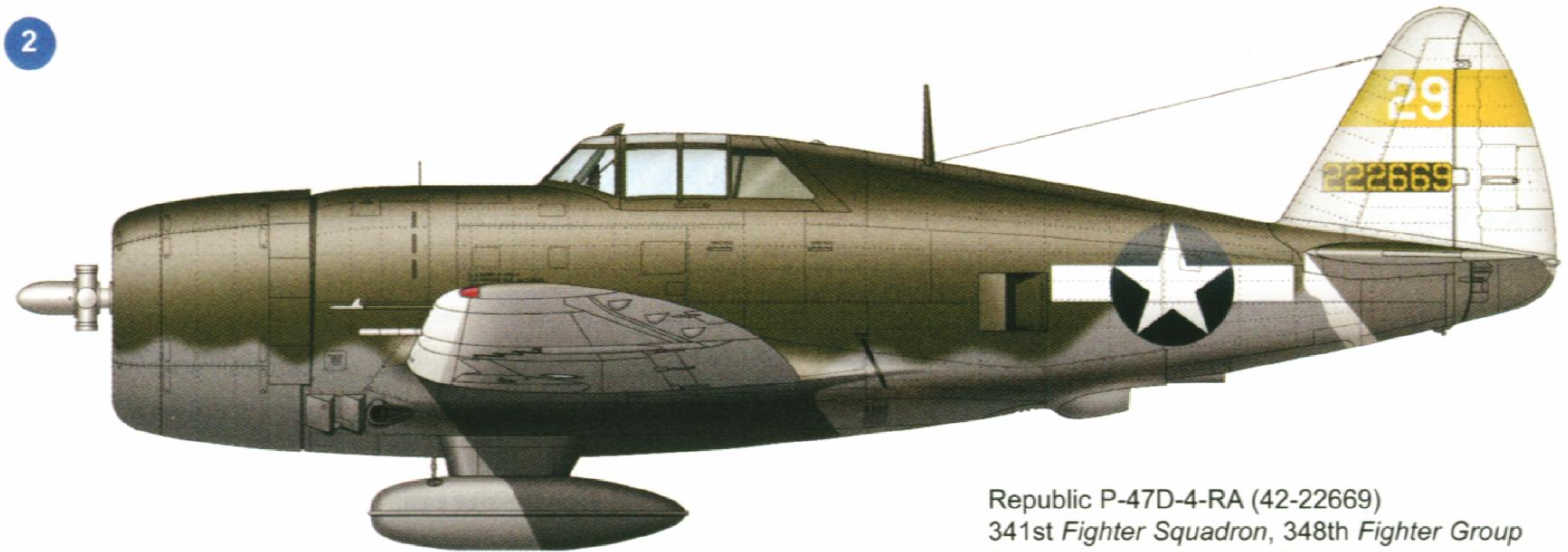
Il y a deux époques pour les marques des P-47 du 348th FG. La première s'étend de leur arrivée en juin 1943 à l'intégration du 460th FS en septembre 1944.

Le 348th FG arrive avec des P-47D camouflés. Les marques d'identification du théâtre d'opérations (queue et bords d'attaque blancs) sont immédiatement peintes. Des couleurs sont introduites pour différencier les escadrons, le 340th FS adoptant le rouge, le 341st FS le jaune et le 342nd FS le bleu. Ces couleurs sont peintes à l'extrémité de la dérive. Une plage de chiffres est assignée à chaque escadron : 1 à 25 pour le 340th FS, 26 à 50 pour le 341st FS et 51 à 75 pour le 342nd FS. Ils sont peints sur la dérive dans la couleur de l'escadron le plus souvent, mais aussi en noir, comme sur le profil ci-dessus.

Profil 2

Vers la fin de 1943, les marques ont commencé à évoluer et certains escadrons ont voulu rendre leurs marques plus visibles. Ainsi, le numéro individuel est désormais frappé sur une bande de la couleur de l'escadron; ce numéro individuel change aussi de couleur et devient blanc. Certains capots moteurs reçoivent des flammes peintes aux couleurs de l'escadron, souvent ceinturées de blanc sur les avions camouflés.

2



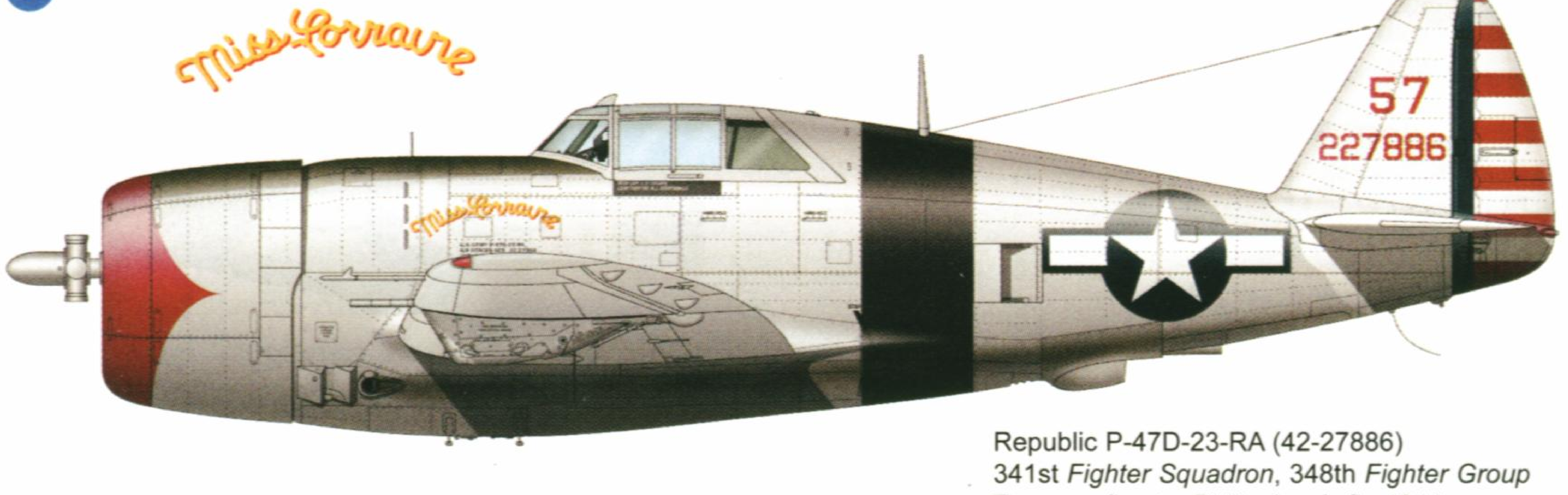
© P-A. Tilley - 2005

Republic P-47D-4-RA (42-22669)
341st *Fighter Squadron*, 348th *Fighter Group*
Port Moresby (Nouvelle-Guinée), fin 1943.

Profil 3

Ce P-47 porte les marques standards avant l'arrivée du 460th FS. La large bande noire indique que cet avion opère déjà dans les Philippines, mais il a conservé ses marques antérieures dont la queue blanche. Avec l'arrivée des avions en métal naturel, soit vers le printemps de 1944, le groupe adopte les marques de nationalité de dérive qui avaient cours avant la guerre, le reste des marques demeurant inchangé. Une flamme à quatre pointes aux couleurs de l'escadron fait son apparition sur la capot.

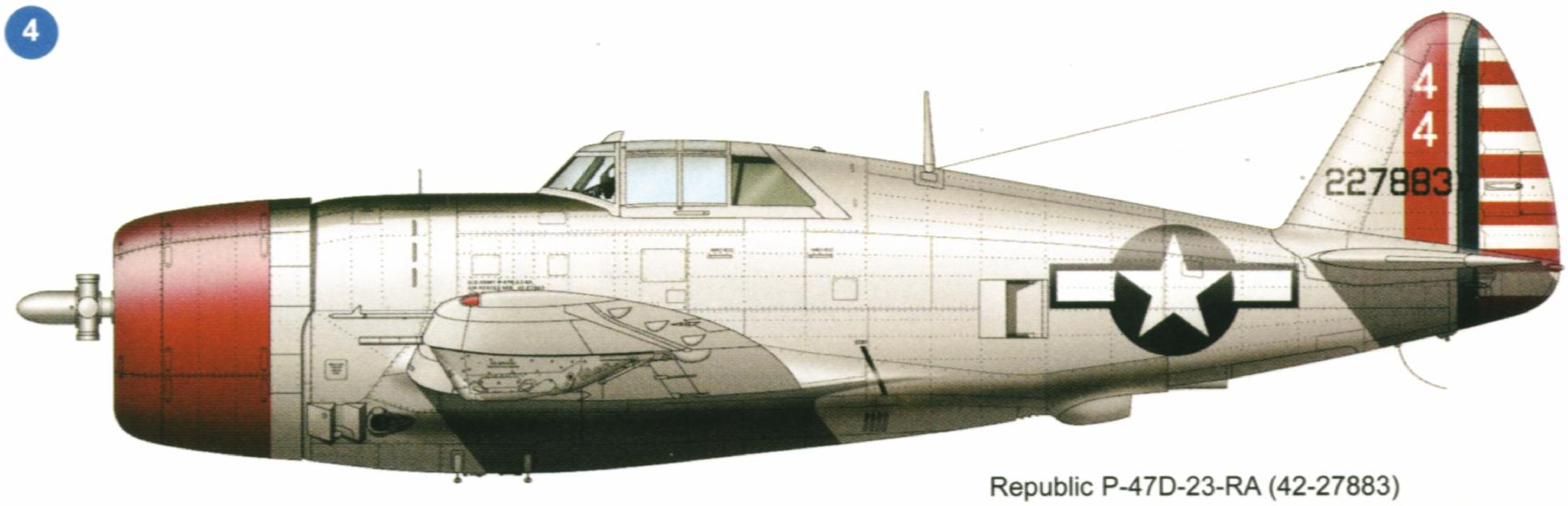
3



Republic P-47D-23-RA (42-27886)
341st *Fighter Squadron*, 348th *Fighter Group*
Tanauan (Leyte, Philippines), fin 1944.

© P-A. Tilley - 2005

4



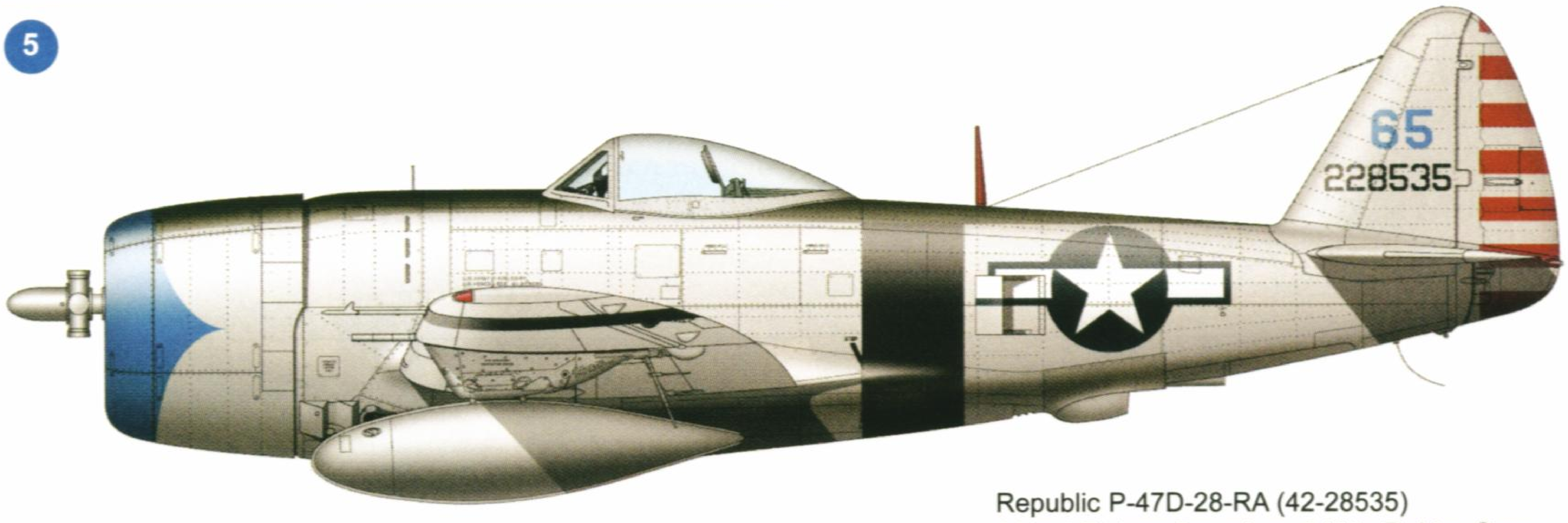
Republic P-47D-23-RA (42-27883)
341st *Fighter Squadron*, 348th *Fighter Group*
Noemfoor, automne 1944.

© P-A. Tilley - 2005

Profil 4

Quand le 460th FS est intégré au 348th FG, les marques du groupe sont réorganisées. Les numéros 1 à 9 sont attribués à l'état-major du groupe, les numéros 10 à 30 au 340th FS, les numéros 31 à 60 au 341st FS, les numéros 61 à 90 au 342nd FS et les numéros 91 à 120 au 460th FS. Le 341st prend la couleur rouge et une bande verticale de cette teinte est peinte sur la dérive. Le groupe n'est pas encore basé dans les Philippines et, de ce fait, les larges bandes noires sont absentes. En remplacement de la flamme, le capot est entièrement peint en rouge, ce qui est inhabituel.

5



Republic P-47D-28-RA (42-28535)
342nd *Fighter Squadron*, 348th *Fighter Group*
Tanauan (Leyte, Philippines), début 1945.

© P-A. Tilley - 2005

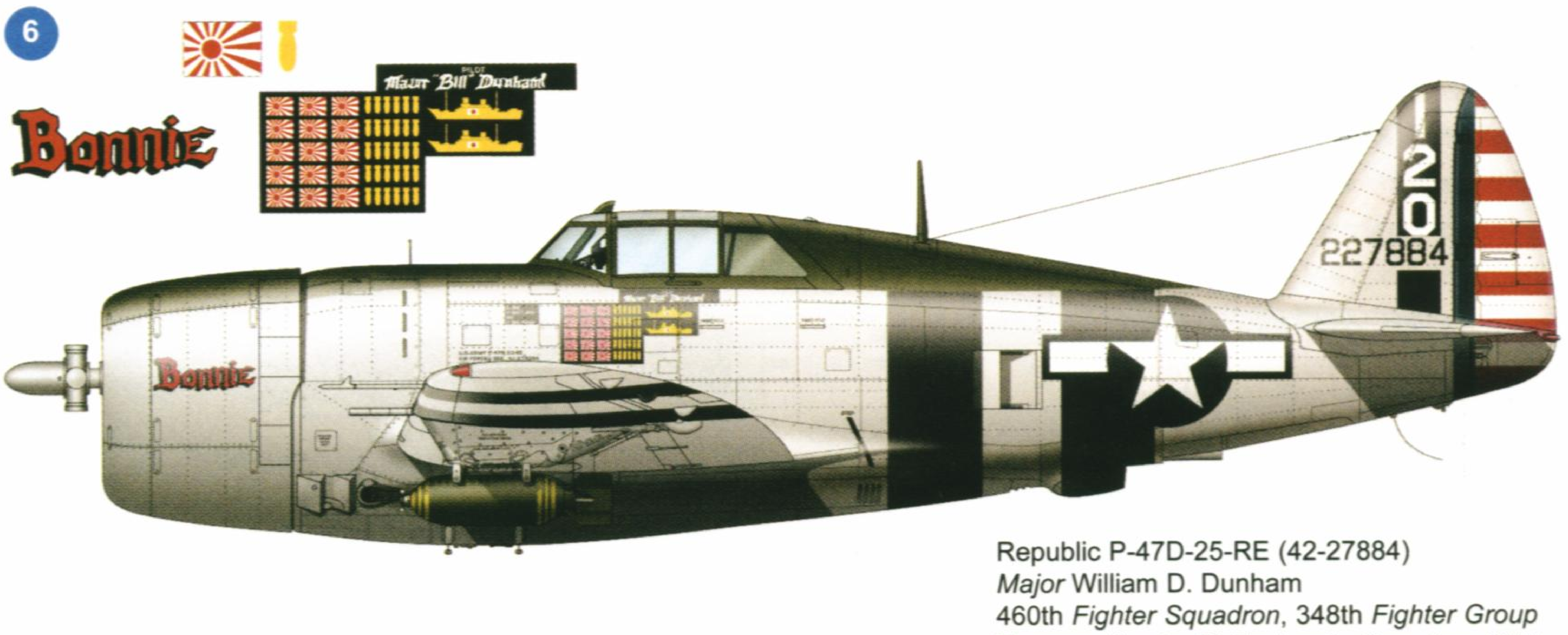
Profil 5

Les nouvelles marques ne seront jamais entièrement appliquées, surtout sur les avions en service depuis quelque temps. Le numéro individuel n'est pas peint dans une bande bleue, mais reste conforme à ce qu'il devait être avant l'arrivée du 460th FS. Il semble qu'il était prévu que la queue soit peinte en blanc et seules les bandes rougee du drapeau ont été peintes.

Profil 6

L'avion de cet as porte les larges bandes noires imposées pour la reconquête des Philippines, mais son capot ne porte aucune marque d'unité. En revanche, son numéro (120) est conforme aux nouvelles marques et est peint en blanc dans une bande noire verticale apposée sur la dérive, le noir étant la couleur choisie pour l'escadron.

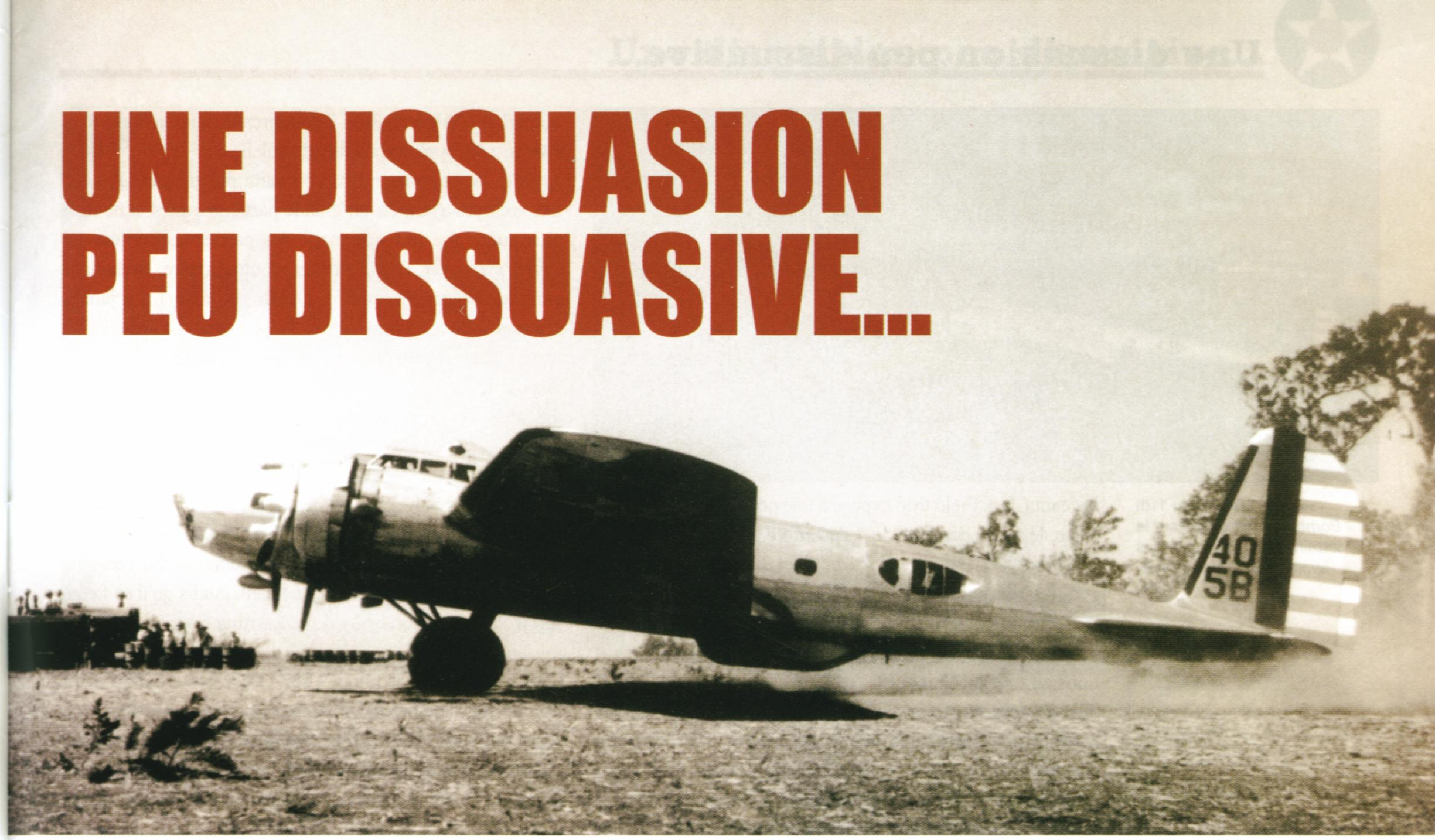
6



Republic P-47D-25-RE (42-27884)
Major William D. Dunham
460th *Fighter Squadron*, 348th *Fighter Group*
Tanauan (Leyte, Philippines), décembre 1944.

© P-A. Tilley - 2005

UNE DISSUASION PEU DISSUASIVE...



Jim Grant

En juillet 1941, après avoir constaté que les unités alors stationnées aux Philippines ne seraient pas capables de défendre l'archipel, les Américains décident d'y renforcer leur présence militaire. À l'époque, l'Army Air Corps n'aligne qu'une centaine de pilotes et une quarantaine d'avions complètement dépassés. Le *Major General* H.H. Arnold, chef de l'Air Corps, propose alors d'envoyer quatre groupes de bombardement et deux de chasse, le tout représentant 600 avions, y compris les réserves. Cela peut paraître beaucoup mais ce n'est que le minimum demandé pour avoir une chance de repousser le moindre envahisseur, d'autant que d'éventuels renforts mettraient du temps à se rendre sur place. La proposition est acceptée le mois suivant, mais l'Air Corps se heurte au manque d'avions disponibles. Cependant, à la fin de novembre quelque 80 P-40 et neuf B-17D ont pu être livrés.

Déjà le 21 mai 1941, les Américains ont commencé à mettre en pratique leur stratégie en déployant 21 B-17D appartenant au 19th *Bombardment Group* à Hickham Field (Hawaii). Les B-17 ont accompli le voyage entre San Francisco et Hawaii – soit près de 4 000 km – sans le moindre problème et ce, en un peu plus de 13 heures de vol. Voulant aller plus loin et démontrer ce que le B-17 pouvait faire, les Américains décident de déployer neuf B-17 aux Philippines.

Le 5 septembre, les neuf B-17 appartenant aux 5th BG et 11th BG décollent de Hickham et s'envolent pour Midway, distant de 1 850 km, Wake, 1 650 km, Port Moresby en Papouasie alors sous mandat australien (3 500 km) et Bachelor Airfield en Australie (1 500 km). L'arrivée de ces avions fait sensation en Australie où l'on n'a jamais vu de machines aussi imposantes. Les Australiens, qui savent qu'ils seront directement concernés par l'entrée en guerre contre le Japon, se réjouissent de cette arrivée qui les rassure quant à la volonté des Américains à les soutenir. Les B-17 ne s'attardent pas et réalisent leur dernier vol sur Clark Field (Luçon, Philippines) le 12 septembre, distant de 2 850 km. Ce trajet revêt une dimension toute particulière, car les B-17 doivent survoler les îles Carolines qui sont sous mandat japonais. Même si la région est encore en paix, les tensions sont extrêmes et pour éviter le moindre incident diplomatique, les B-17 doivent survoler la zone de nuit, tous feux éteints et en respectant le silence radio total.

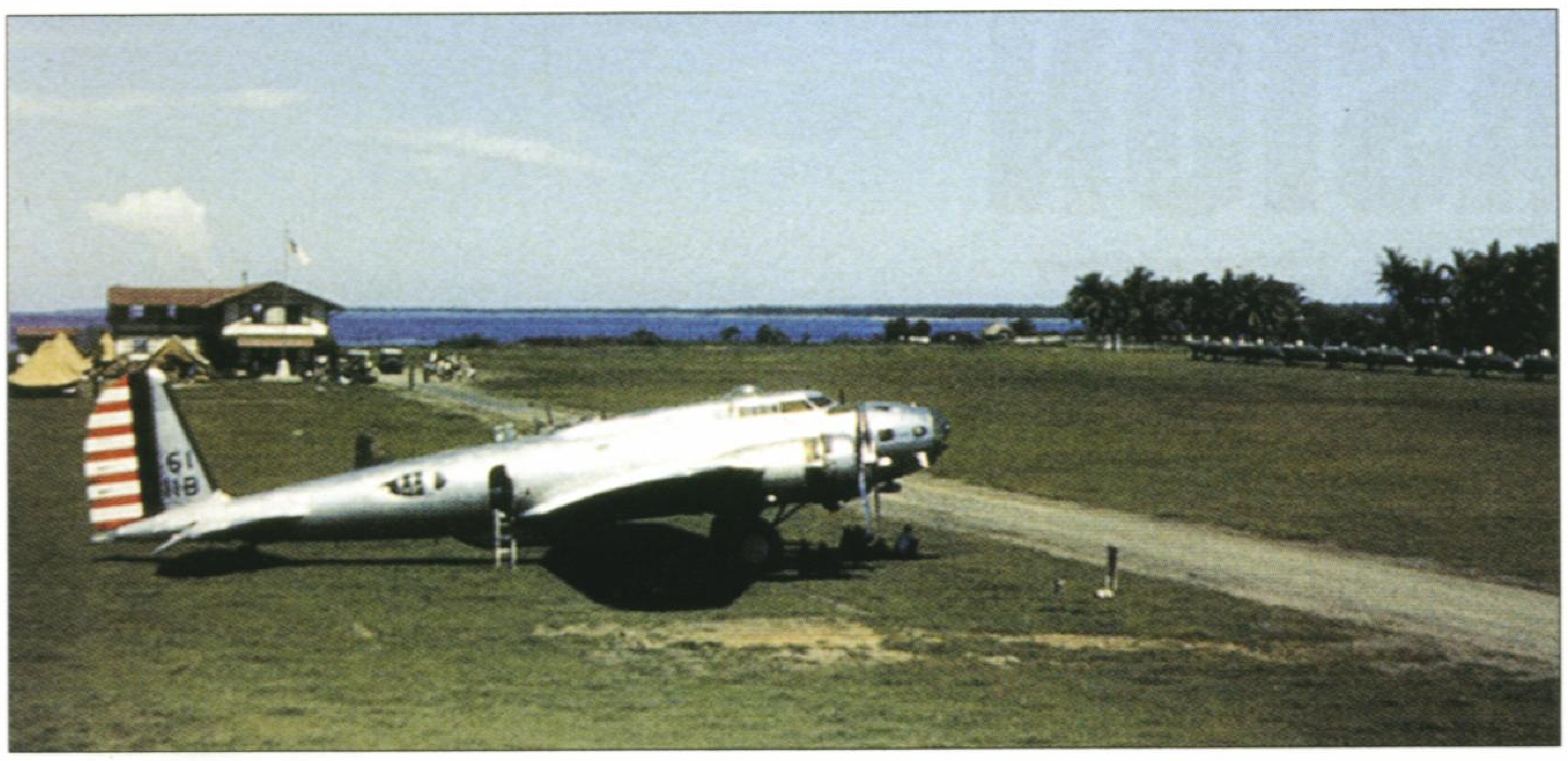
Le 28 octobre 1941, la *Far East Air Force* voit le jour sous le commandement du *Major General* Lewis H. Brereton. Le même jour est créé le V *Bomber Command*, qui ne dispose que d'un seul groupe de bombardiers lourds, le 19th BG (H). En novembre, les deux autres escadrons du 19th BG (les 30th BS et 93rd BS), représentant une force de 26 B-17D, effectuent le même périple en trois formations distinctes, car les terrains servant d'escale ne peuvent recevoir autant d'avions en même temps. Tous les avions sauf un arrivent à destination le 6 novembre.

Peu avant l'attaque contre Pearl Harbor, des plans sont dressés pour envoyer d'autres B-17 aux Philippines. Le 6 décembre, Arnold visite Hamilton Field en Californie où deux formations de B-17 se préparent à partir pour les Philippines. Quelques jours plus tôt, Arnold a écrit au commandant de la Hawaiian Air Force que « *nous devons envoyer tout B-17 disponible aux Philippines aussitôt que possible* », confirmant ainsi l'importance qu'il accorde au B-17 dans la défense de l'archipel.

Les relations entre le Japon et les États-Unis se sont alors fortement détériorées, ce qui laisse douter que la traversée des Carolines se fera sans problème. Comme dira Arnold : « *J'ai rassemblé les officiers et leur ai dit qu'ils rencontreraient probablement des problèmes quelque part sur le chemin* ». Aucun des officiers alors présents ne pouvait imaginer que lesdits problèmes surviendraient non aux Carolines, mais à Hawaii même, car ces deux formations arriveront au plein milieu du raid japonais !

Un B-17D du 5th *Bombardment Group* roule vers la piste de Port-Moresby d'où il va s'envoler pour Darwin le 10 septembre 1941.
(Collection de l'auteur, courtoisie de l'Aviation Heritage Museum of Western Australia)

Une dissuasion peu dissuasive...



Un B-17D du 11th *Bombardment Group* sur le terrain d'Iba quelque temps avant l'attaque japonaise. (DR)

Jugeant Clark Field trop exposé à une possible attaque japonaise, le GQG demande le 4 décembre que les B-17 soient transférés à Del Monte, dans l'archipel de Mindanao, tout au sud des Philippines. Bien sûr, de là, le principal objectif imparti aux B-17, à savoir Formose, est hors de portée, mais il est prévu un ravitaillement à Clark Field en cas d'opérations en mer de Chine. En fait, le 7 au matin, seuls 16 des 33B-17 appartenant aux 14th et 93rd BS du 19th BG ont été transférés à Del Monte où ils ont reçu leur peinture de camouflage.

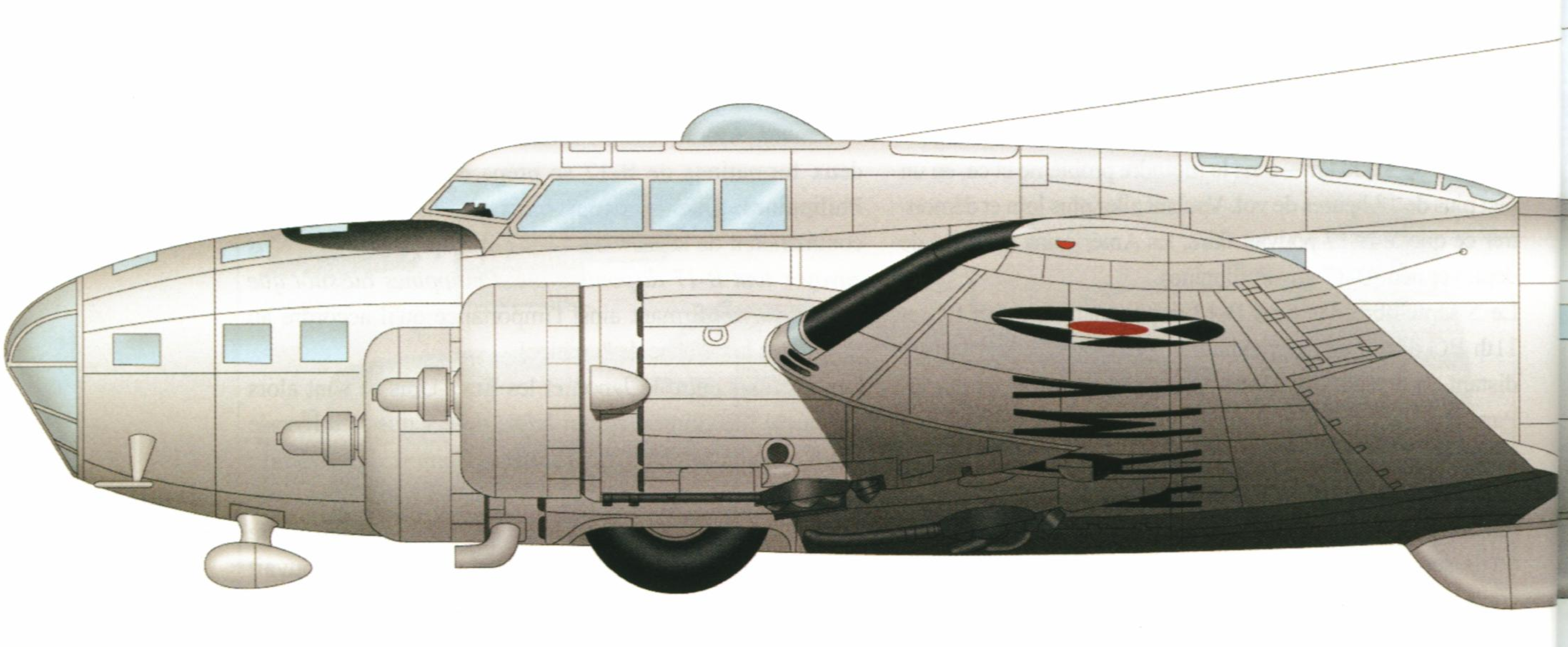
La première vague d'assaut japonaise, qui aurait dû frapper les Philippines en même temps que se déroulait le raid sur Pearl Harbor, est retardée par le mauvais temps. La nouvelle de l'agression est captée à Manille par une radio commerciale vers 03h00 (08h30 heure de Hawaii). Bien qu'aucune confirmation officielle n'atteigne le GQG avant 05h00, celui-ci donne l'ordre de mettre les unités sur le pied de guerre. Bien entendu, cet ordre concerne directement les B-17. Brereton appelle vers 05h00 le QG de MacArthur où il demande à son chef d'état-major, le Brigadier General K. Sutherland, la permission d'entreprendre une action offensive aussitôt après le coucher du soleil.

À partir de ce point, une importante polémique va naître. Les archives ayant été en grande partie détruites, il ne reste plus guère que le témoignage des parties concernées sur lequel s'appuyer. Or, il est bien contradictoire. Sutherland expliquera après la guerre que Brereton ne lui a jamais demandé une telle autorisation, mais qu'au contraire, il avait insisté pour retarder toute mission offensive tant qu'il ne disposerait pas de photos des objectifs. En effet, s'il existe des dossiers sur les objectifs assignés aux B-17 sur Formose, ceux-ci sont pratiquement vides. Respectant leur politique d'intégrité, les Américains se sont toujours refusés d'aller photographier ces objectifs potentiels.

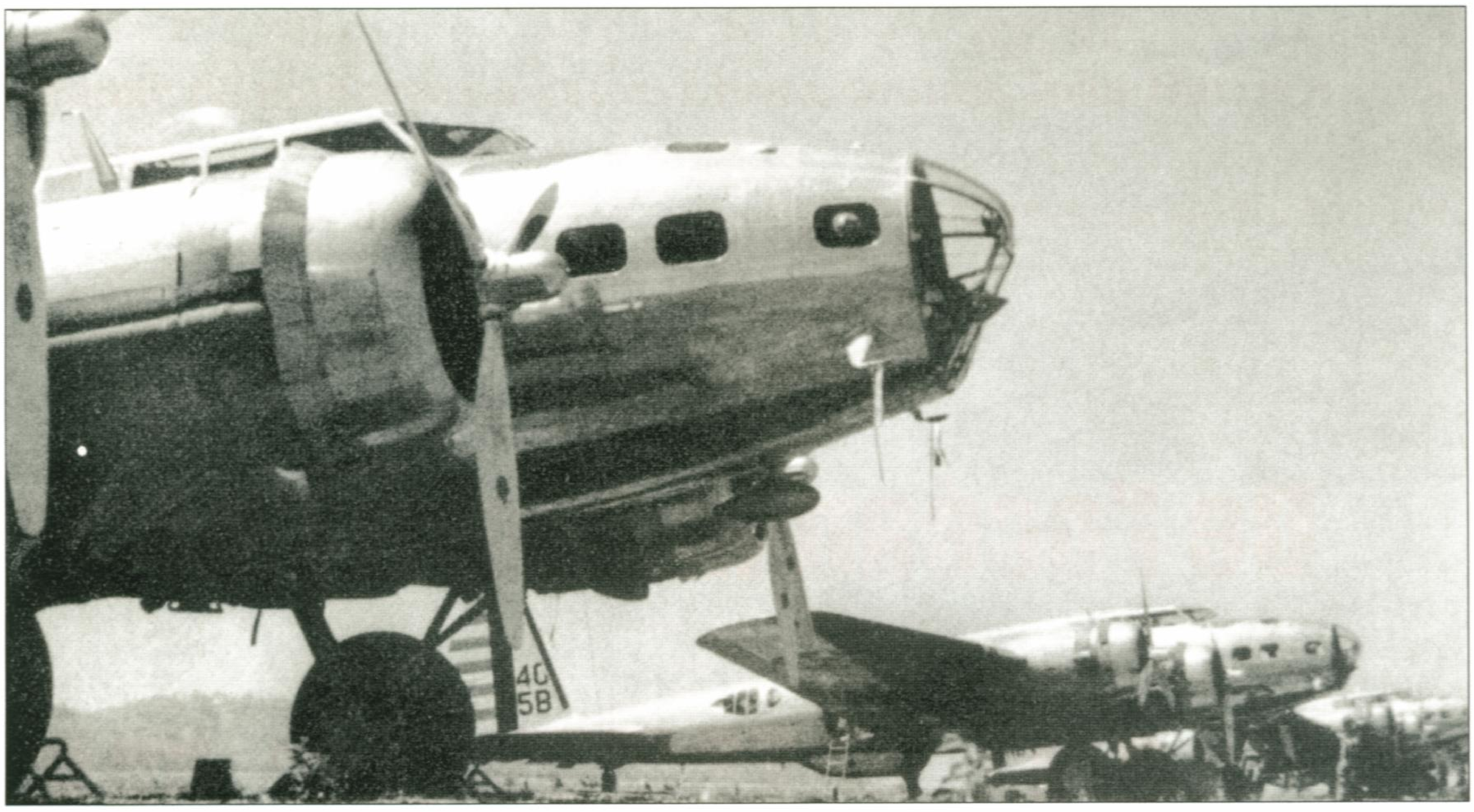
Brereton affirmera qu'à la conférence du matin, Sutherland avait approuvé son plan et lui avait donné le feu vert pour une mission après le coucher du soleil, tandis qu'il se faisait fort d'obtenir l'autorisation de MacArthur pour exécuter une mission en plein jour.

Quoi qu'il en soit, de retour à son QG, Brereton informe ses officiers qu'aucune action ne sera entreprise avant d'en avoir reçu l'ordre. À 09h00, il reçoit un message stipulant que, par ordre du général Sutherland, les avions ne sont pas autorisés à être armés de bombes. Ce message est peut-être dû au fait que tout le monde s'attend d'une minute à l'autre à recevoir la visite des avions japonais. Aussitôt, Brereton fait décoller à vide les B-17 présents à Clark Field de manière à les sauver de la destruction au sol.

Après une nouvelle tentative auprès de Sutherland, tout aussi vaine, Brereton reçoit un télétype à 10h10 demandant une reconnaissance de trois avions au-dessus de Formose. Aussitôt informé, le *Colonel* Eugene L. Eubank, commandant le V *Bomber Command*, se rend à Clark Field pour



© P-A. Tilley - 2005

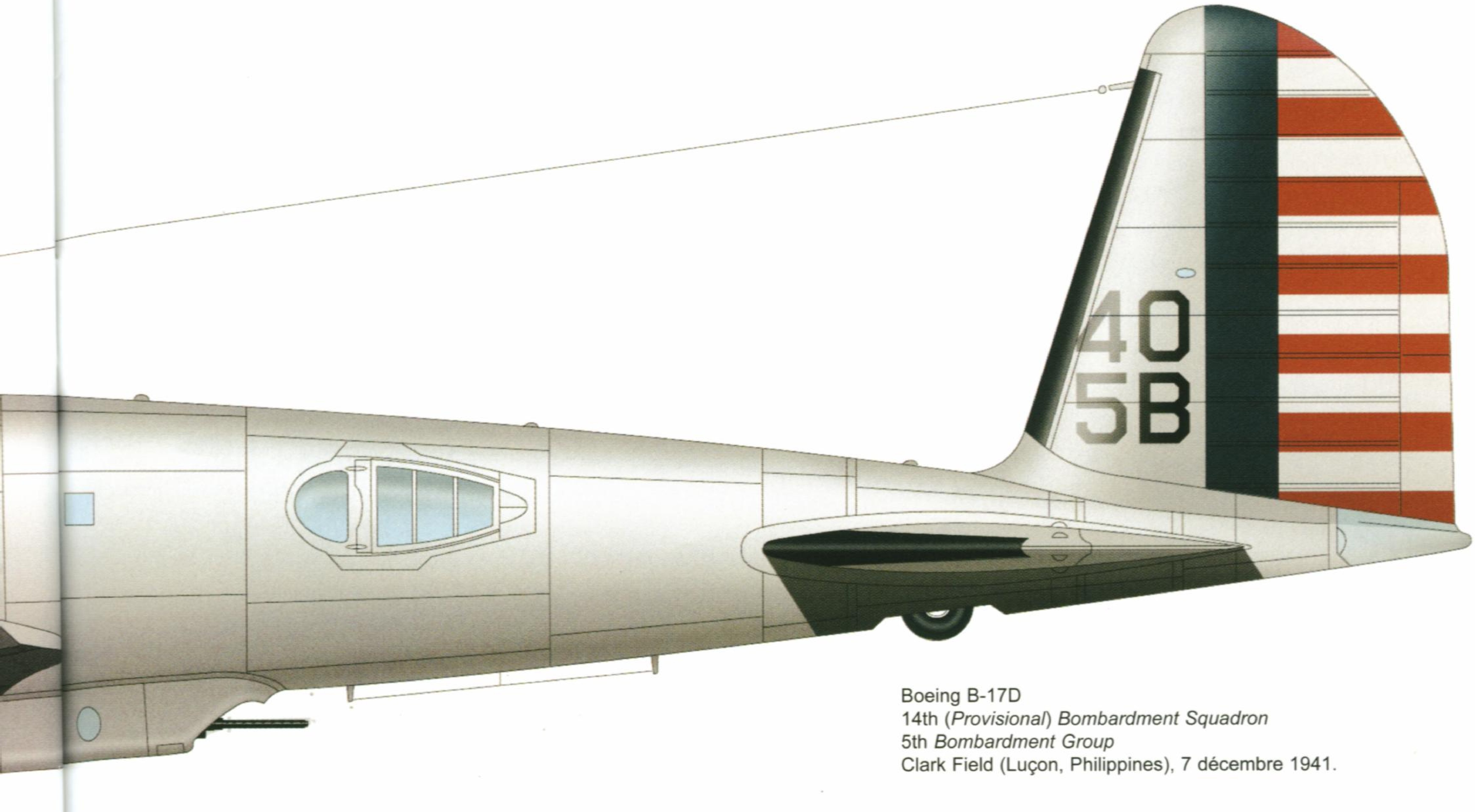


Photographiés à Port Moresby (Nouvelle-Guinée), ces B-17D du 14th (*Provisional*) *Bombardment Squadron* (5th BG) attendent de repartir pour les Philippines, via l'Australie.
(Collection de l'auteur, courtoisie de l'Aviation Heritage Museum of Western Australia)

prendre la tête de la mission. À 11h00, arrive l'autorisation tant attendue d'armer les bombardiers. Vers 11h30, tous les B-17 ont regagné la terre ferme et commencent à refaire les pleins et à être chargés en bombes.

Bien que l'expédition japonaise ait été repérée par radar à 11h37 et que l'alerte ait été donnée, celle-ci, pour une raison encore inconnue, n'est jamais parvenue jusqu'au V *Bomber Command*. Les Japonais ne s'attendent certainement pas à cette heureuse surprise, d'autant que le terrain de Clark Field est sans protection, les chasseurs ayant été déployés dans d'autres secteurs ! Vers 12h20, la première des deux vagues déferle sur Clark Field. Vingt à vingt-cinq minutes plus tard, la seconde laissse derrière elle un amas de ruines et de débris fumants. Sur les 17 B-17 présents, un seul échappe au massacre, celui du *Lieutenant* John Carpenter qui rentre d'une mission de reconnaissance quelques minutes après le départ des Japonais. Les autres ont été systématiquement mitraillés un par un et détruits par les chasseurs japonais.

Le B-17 avait été déployé dans le Pacifique à la fois pour prévenir et pour « guérir » toute intervention japonaise. La seule présence de ce bombardier était censée être suffisamment dissuasive pour que les Japonais y regardent à deux fois avant de s'en prendre aux Philippines. Les Américains donc venaient de perdre sur les deux tableaux et, désormais, sans un nombre suffisant de bombardiers à long rayon d'action, toute entreprise stratégique était bien illusoire.



Boeing B-17D
14th (*Provisional*) *Bombardment Squadron*
5th *Bombardment Group*
Clark Field (Luçon, Philippines), 7 décembre 1941.

De l’océan Indien à l’Italie

LA GUERRE DE JOHN HARRIS

Des Baltimore du N° 223 *Squadron* survolent la Méditerranée en direction de leur objectif. Au second plan, le « box » n° 2. (Collection de l’auteur)

Comme de nombreux aviateurs britanniques, John Harris a roulé sa bosse pendant la guerre.
Volontaire pour l'outre-mer, il a combattu les Français de Vichy à Madagascar avant de terminer son tour d'opérations en Italie.

Graham Pitchfork

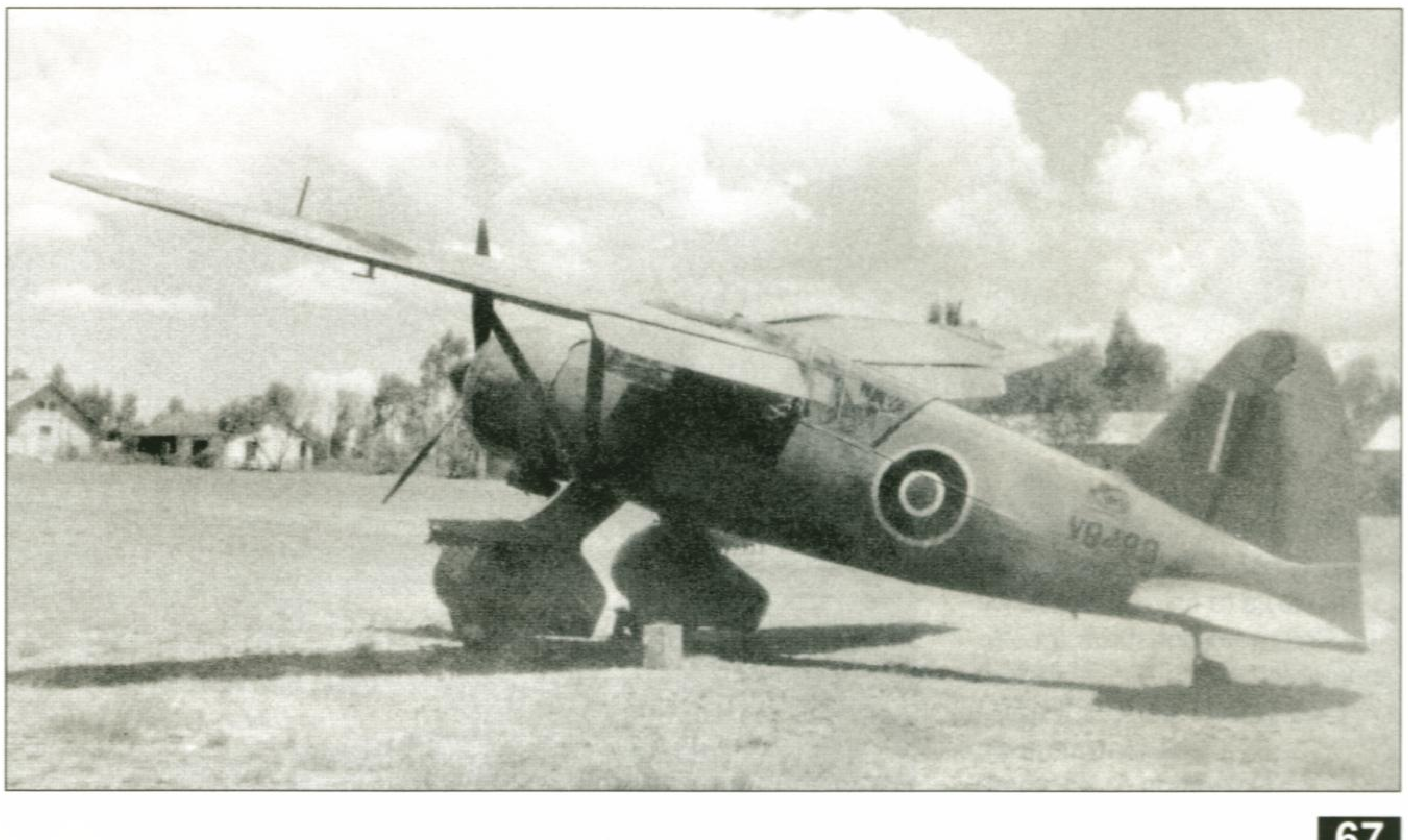
John Philip Glastone Harris est né en octobre 1916. Pendant ses études, John Harris rejoint les cadets de l'armée en vue de devenir officier de réserve. Une fois ses études terminées, il continue à s'intéresser au monde militaire et finit par accepter un poste d'officier au sein du 6th (*Territorial*) *Battalion* du *Devon Regiment* en septembre 1938. À la déclaration de la guerre, il est mobilisé et reste en Grande-Bretagne. En juin 1940, il rejoint alors la RAF qui recrute des officiers de l'armée et son transfert devient effectif le 1er juillet avec le grade de *Pilot Officer*. Six semaines plus tard, il est muté à la N° 9 *Service Flying Training School* à Hullavington dans le Wiltshire où il vole sur Tiger Moth puis sur Hawker Hart et Audax avant de décrocher ses ailes le 2 novembre.

Les anciens officiers de l'armée sont généralement mutés dans les unités de co-opération ou de reconnaissance. C'est ainsi que john Harris est invité à se rendre à la N° 1 *School of Army Co-operation* pour suivre un cours de transformation opérationnelle sur Lysander. En janvier 1941, il est fin prêt et est muté au N° 231 Squadron qui vole sur Lysander III. Basée à Newtownards en Irlande du Nord, cette unité est affectée aux patrouilles côtières et à la surveillance de la frontière avec l'Eire, pays neutre. Cependant, les exercices combinés avec l'armée de terre sont aussi très nombreux et viennent casser un peu la routine d'un jeune pilote avide d'action. Néanmoins, ces longues heures d'aguerrissement et d'expérience lui seront profitables plus tard. C'est ainsi qu'au printemps 1942 il se sent prêt à vivre de nouvelles aventures et se porte volontaire pour servir au sein d'un *flight* de Lysander qui doit être déployé outre-mer.

Le N° 1433 *Flight* de co-opération est formé à la fin de mars 1942 et Harris est l'un des premiers pilotes à rejoindre sa nouvelle affectation. Il y règne une certaine volonté pour mettre ce Flight au niveau opérationnel le plus vite possible et dès le 13 avril, les six Lysander sont mis en caisse et embarqués à bord du transport de troupes *Cape Castle* pour « une destination inconnue ». Trois semaines plus tard, le navire arrive à Durban en Afrique du Sud, où hommes et matériel sont débarqués pour être rembarqués à bord du *Llandaff Castle* à destination de Madagascar.

À cette époque, les Japonais contrôlent une bonne partie de l'Asie du Sud-Est et commencent à lorgner vers Ceylan qui pourrait leur servir de base navale pour couvrir l'océan Indien. À la pointe occidentale se trouve l'île de Madagascar, qui est à l'époque sous le contrôle des autorités de Vichy. Ce qui inquiète les Britanniques, c'est que ces mêmes autorités ont laissé les Japonais s'installer en Indochine en 1940 et que lesdits Japonais n'ont pas manqué d'utiliser leurs nouvelles bases pour attaquer les forces alliées en Malaisie quelques mois plus tard. Pour les Britanniques se pose alors la question de savoir si les Japonais n'ont pas l'intention d'investir Madagascar, ce qui menacerait ainsi l'Afrique du Sud et ses routes de navigation. Un plan est échafaudé en vue de prendre le contrôle de l'île : « Ironclad ». Cette opération est déclenchée le 5 mai 1942 par l'attaque du port de Diego Suarez qui, malgré une forte résistance, tombe aux mains des troupes alliées trois jours plus tard. La couverture aérienne est assurée par les avions de la FAA et de la SAAF, la RAF restant en retrait. Très vite, le terrain de Diego Arrachart est pris et devient la base de la composante « air » sous commandement sud-africain.

Le N° 1433 *Flight* débarque le 29 mai à Diego Suarez, où ses Lysander sont assemblés avec célérité. Alors que les caisses sont débarquées, un avion non identifié est repéré en train de survoler le port. Il s'avère que cet avion est japonais et qu'il a été catapulté du sous-marin I-10 navigant à quelque 50 nautiques de l'île. Le lendemain soir, deux sous-marins japonais, les I-16 et I-20 se rapprochent de Madagascar et envoient chacun un sous-marins de poche biplace dans le port de Diego



Les Lysander du N° 1433 *Flight* ne portaient pas de code, et étaient uniquement identifiés par leur *serial*.
Certains arboraient la nouvelle cocarde de fuselage de type C1.
(Collection de l'auteur)

Un Lysander du N° 1433 *Flight* en fâcheuse posture à Diego Arrachart. Bien que déjà obsolète, le Lysander rendra de grands services au cours de la campagne de Madagascar. (Collection de l'auteur)

Suarez. Ils tirent une torpille chacun, dont une touche le HMS *Ramillies*, qui devra rejoindre Durban pour y être réparé, et l'autre coule un ravitailleur. Dès le lendemain, les Lysander décollent pour tenter de repérer les intrus alors que dans le même temps, une chasse à l'homme est organisée pour neutraliser les marins japonais, dont un équipage sera finalement tué au cours d'un échange de tirs. Ce n'est que trois semaines plus tard qu'un Lysander pourra repérer l'un des deux sous-marins de poche échoué sur une plage.

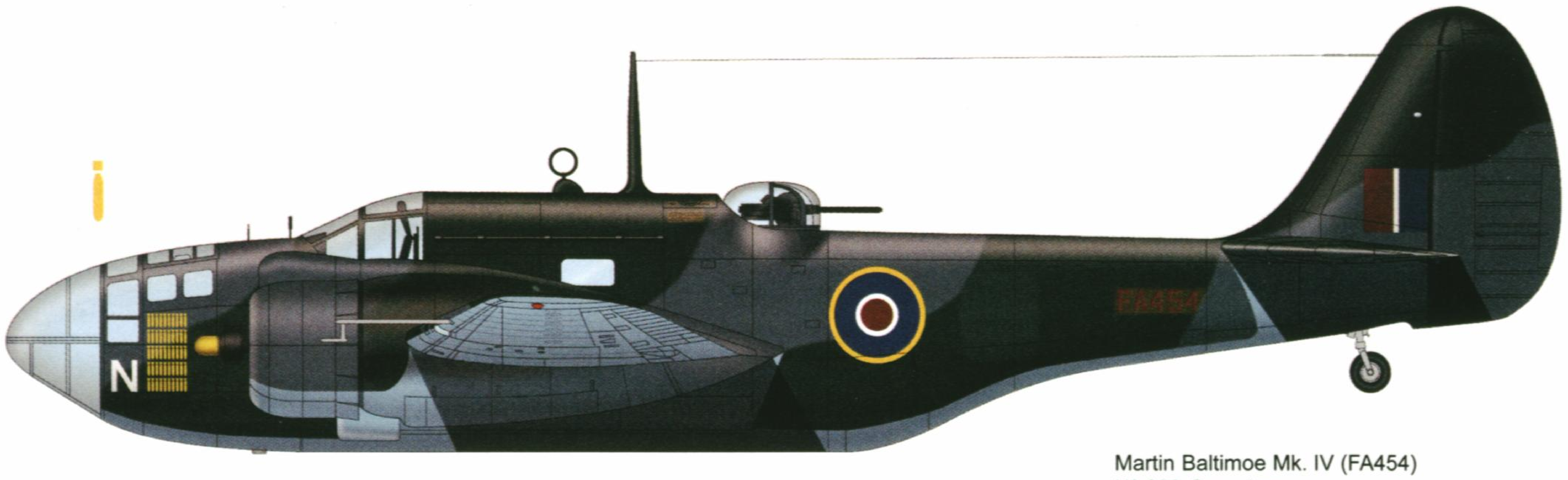
Cette présence japonaise inquiète fortement les Britanniques qui décident d'occuper le reste de l'île car d'autres ports peuvent servir aux Japonais. Ils cherchent cependant à éviter une confrontation avec les troupes de Vichy et tentent d'obtenir la reddition de ces dernières. Déçus par l'attitude des Français, ils décident de passer à l'attaque en faisant porter leurs efforts sur Majunga sur la côte ouest et sur Tamatave sur la cote est avant de converger sur Tananarive.

Pendant ce temps, John Harris est promu *Flight Lieutenant* et prend le commandement du *Flight*. Jusqu'à maintenant, le *Flight* s'est contenté de remplir son rôle de liaison et de surveillance aux alentours des ports et de l'unique route qui rejoint Diego Suarez. À la mi-juillet, les ordres sont donnés pour attaquer Majunga et le N° 1433 *Flight* est placé sous le contrôle de la N° 22 *East African Brigade*.

Á la fin du mois d'août, le Flight quitte Diego Suarez. Le 10 septembre, les soldats de la 22 *Brigade* montent à l'assaut de Majunga et capturent la ville dans la foulée. Les Lysander menés par Harris s'installent sur un petit terrain environnant. La 22 *Brigade* débarque presque au même moment et, appuyée par les Lysander du N° 1433 *Flight*, son objectif est de remonter la route qui mène à la capitale le plus rapidement possible. L'avance se passe sans problème jusqu'à ce qu'ils atteignent la rivière Betsiboka, où un pont a été saboté. Cependant, il semble que les artificiers du génie français aient mal réalisé leur travail de destruction, car les débris permettent de faire passer les troupes à gué, quoique lentement. Le 19 septembre, les Lysander montent encore plus en avant et s'installent sur un terrain en herbe. Mais les mécaniciens, qui doivent emprunter les routes, suivent avec difficulté. Dans les jours qui suivent, le Flight appuie l'avancée des troupes africaines en mitraillant et bombardant les unités ennemies et la capitale est atteinte le 23 septembre. Le N° 1433 *Flight* s'installe alors à Ivato où les pilotes peuvent goûter à un certain confort depuis leur arrivée à Madagascar.

Alors que l'on pourrait croire la campagne terminée, les autorités de Vichy refusent toujours de se rendre, obligeant les Britanniques à continuer à avancer. Le *Flight* déménage alors à Antisirabe, situé à une centaine de kilomètres au sud de la capitale et la petite unité reprend ses activités guerrières. Dans cette ultime phase de la campagne, le Flight doit déplorer sa première perte le 9 octobre. Au cours d'une mission de mitraillage au sol, le Lysander T1447, piloté par le *Flight Lieutenant* Carlyle est touché par les tirs venant du sol et doit faire un atterrissage forcé. Malheureusement, le mitrailleur, le *Flight Sergeant* E.F.R Keeper a été touché et décédera de ses blessures quelque temps plus tard. Cependant, cette campagne a été éprouvante à la fois pour les hommes et pour le matériel, et il ne reste que deux Lysander en état de vol le 10 octobre. Le *Flight* est par conséquent replié sur Ivato, mettant un terme à la campagne de l'unité. Ce n'est que le 2 novembre que l'île est considérée comme contrôlée par les troupes alliées. Le *Flight* de John Harris s'est bien battu car en plus des nombreuses missions de reconnaissance, il a réalisé 29 sorties offensives, le tout dans des conditions climatiques et matérielles parfois difficiles. Cela se traduit d'ailleurs par le fait qu'en moyenne le quart des effectifs était toujours indisponible en raison des ravages causés par les maladies tropicales, comme la malaria et la jaunisse. C'est le côté obscur de la guerre et qui pourrit le quotidien des hommes.

Atterrissage d'un Baltimore du N° 233 *Squadron* à Luqa (Malte) à la fin de l'été 1943. Le Baltimore constitue à cette époque la bombardier standard de la RAF dans le théâtre méditerranéen. (Collection A. Thomas)



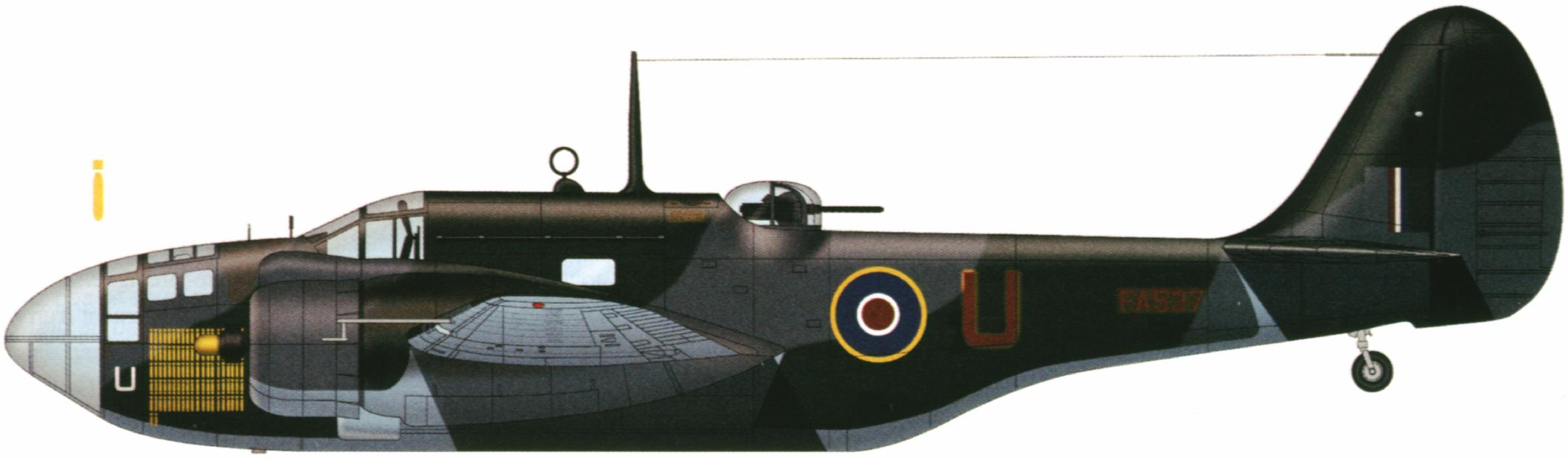
Martin Baltimoe Mk. IV (FA454)
N° 223 *Squadron*
Celone (Italie), début 1944.

© P-A. Tilley - 2005

La campagne terminée, cela ne signifie pas le repos pour John Harris et son *Flight*. Les avions sont remis en état et d'autres arrivent en remplacement. Des caméras F.24 sont installées et les Lysander sont appelés à réaliser un travail de cartographie ainsi qu'accessoirement des vols de surveillance et de reconnaissance météo jusqu'à 17 000 pieds. Au début de janvier 1943, John Harris reçoit ses galons de *Squadron Leader* (*Acting*). La routine continue jusqu'en avril quand il apprend que son unité va être redéployée. John Harris embarque pour Durban le 14 et rejoint l'Égypte pour prendre des fonctions à un poste au sol avec le grade de... *Flight Lieutenant*.

Quelques mois plus tard, les choses bougent pour lui, quand le 11 septembre, il reçoit sa feuille de route pour Shandur situé le long du canal de Suez où se trouve le N° 70 OTU, unité de transformation opérationnelle sur Baltimore. C'est alors le bombardier standard des unités du Commonwealth en Méditerranée. Son cours terminé, il est muté au N° 223 *Squadron* le 10 décembre 1943 qui est alors basé à Foggia en Italie et qui est intégré au 232 *Wing* de la *Desert Air Force*. John Harris doit attendre le 30 décembre pour réaliser sa première mission sur Baltimore à cause d'une météo peu clémente à cette époque de l'année. Il s'habitue rapidement au rythme des vols des bombardiers moyens, dont les missions sont généralement réalisées par deux « box » de six avions.

Une heure avant le décollage, les mécaniciens démarrent les moteurs des Baltimore en vue de les faire chauffer, l'équipage arrivant une demi-heure plus tard. Le pilote redémarre les moteurs quinze minutes avant l'heure prévue pour le roulage. Trois minutes avant le départ, l'officier en charge du roulage donne le feu vert pour vérifier les paramètres vitaux de chaque avion. Alors, le leader est autorisé à entrer sur la piste et quand il reçoit l'ordre de décoller, il referme la fenêtre. Dès qu'il commence à rouler, l'avion qui suit entre à son tour sur la piste. Ce n'est que lorsque l'avion qui précède a quitté le sol que l'avion en attente peut décoller et ainsi de suite. L'avion de réserve se tient non loin de là, moteurs tournant, au cas où un des avions défaillirait dans cette première phase de vol. Les douze avions se doivent d'être en vol en dix minutes. Une fois dans les airs, le leader vole en ligne droite pendant cinq minutes et monte vers 1 500 pieds avant de tourner vent arrière et prendre un cap inverse. Les cinq avions suivant entament leur virage selon leur jugement pour se mettre en position et former le premier « box » de 6 appareils. Ce dispositif doit être mis en place lorsque les avions arrivent à la perpendiculaire du terrain et alors seulement le « box » peut s'éloigner en virant de 45°. Dans le même temps, le deuxième « box » se forme. Le leader revient vers la piste pour la longer, permettant ainsi au deuxième « box » de coller derrière. Une fois l'assemblage fait, les douze avions prennent le chemin de l'objectif. Du fait de son inexpérience, John Harris effectue ses



Martin Baltimoe Mk. IV (FA537)
N° 223 *Squadron*
Pscara (Italie), été 1944.

© P-A. Tilley - 2005

Chargement de bombes en vue de la prochaine mission. Sans avoir vraiment brillé, le Baltimore n'en a pas moins fait une guerre plus qu'honorable et a connu un taux de pertes assez bas. (Collection de l'auteur)

premières missions au milieu de la formation, mais très vite on lui confie la tête du « box » n°2.

Au début de 1944, les bombardiers de la DAF (*Desert Air Force*) sont appelés à appuyer le débarquement d'Anzio et les tentatives de rompre la ligne « Gustav ». À la mi-mars le N° 223 *Squadron* est mis à la disposition du N° 3 SAAF *Wing* et pend ses quartiers à Biferno, au moment où les Alliés lancent une vaste campagne aérienne dans le cadre des grandes offensives terrestres prévues en mai. Les objectifs sont essentiellement constitués par les nœuds de communication et en particulier les voies de chemin de fer et les gares.

C'est alors que deux écoles s'affrontent à l'état-major de la DAF. La première préconise d'attaquer les gares où se trouvent les ateliers de maintenance et de réparation ainsi que les wagons et locomotives en attente de chargement. La seconde, qui est appuyée par nombres de commandants de l'armée de Terre, recommander d'attaquer les ponts, les nœuds routiers et des lignes ferroviaires dans le but d'avoir un impact direct sur le champ de bataille, en empêchant le moindre train de passer et de ravitailler la ligne du front. C'est l'*Air Marshal* Sir John Slessor qui tranchera et donnera les objectifs situés en profondeur aux bombardiers lourds et les objectifs juste à l'arrière du front aux bombardiers moyens et aux chasseurs-bombardiers. Des directives sont émises en ce sens le 19 mars 1944.

Tout au long des mois d'avril et mai 1944, les bombardiers légers décollent quotidiennement pour bombarder les lignes de communications ennemies, puis les dépôts de munitions et de ravitaillement peu avant l'offensive terrestre. Les gares de triages de Foligno, Terni et Fano sont particulièrement visées. À la mi-mai, les Baltimore du N° 223 *Squadron* interviennent en appui des troupes polonaises sur Monte Cassino, puis du corps expéditionnaire français et des troupes du Commonwealth qui ont percé la ligne « Gustav ». La coopération avec les Américains se fait bien car le 223 est aussi appeler à soutenir la 5th *Army* américaine.

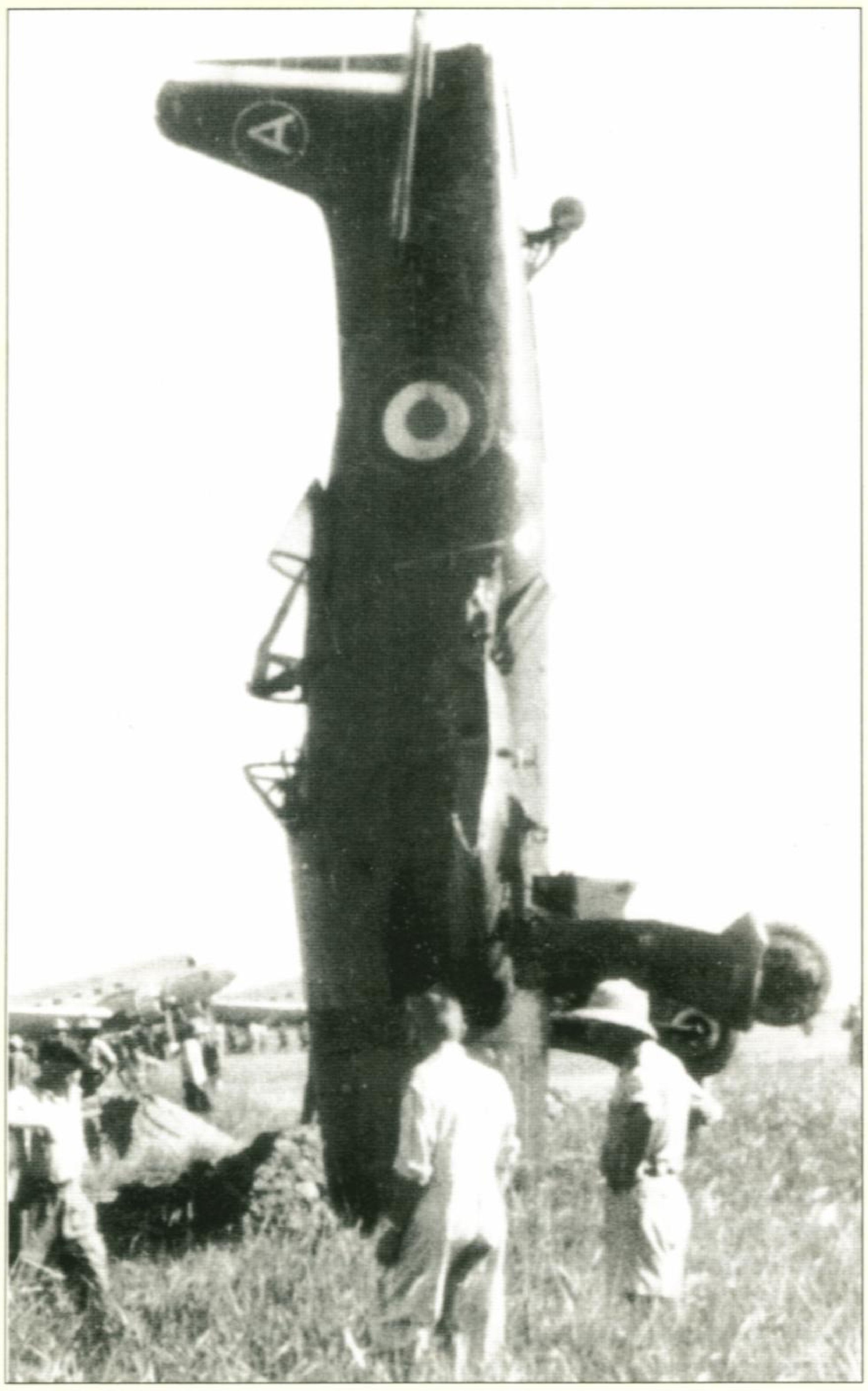
Le 30 mai, les Baltimore changent d'objectifs et effectuent des sorties au-dessus de la Yougoslavie en soutien aux partisans de Tito. Les Baltimore bombardent la garnison de Prekaja et, au retour, John Harris apprend sa promotion au grade de *Squadron Leader* (*Acting*) pour la deuxième fois et, quatre jours plus tard, il prend la tête officiellement du A *Flight*. C'est à ce poste qu'il fête sa 100^{e} mission de guerre.

Au début de juin, les bombardiers moyens retournent à leurs attaques des lignes de communication, en particulier les ponts des voies ferrées, comme ceux de Catolica, Fabriano, Fano et Gadigide. Le 14 juin, John Harris mène l'attaque sur le viaduc de Macerata, escorté par des Spitfire, ce qui est plutôt rare, car la Luftwaffe est quasiment absente du secteur – toutefois, quelques Messerschmitt avaient été repérés dans les jours précédents. En fait, c'est la *flak* qui inquiète toujours les équipages, mais le N° 223 *Squadron* ne va connaître que des pertes légères au cours de cette année 1944. En tout état de cause, cette politique de bombardement commence à porter ses fruits car bientôt les reconnaissances révèlent que les Allemands ont abandonné de larges portions de terrain au profit de réduits plus faciles à ravitailler. Entre Rimini et Pise et la ligne de front, les Allemands ne peuvent plus emprunter les lignes de chemin de fer et la circulation sur certaines routes est tout aussi difficile, car beaucoup d'ouvrages d'art ont été détruits. Cette victoire est à créditer en premier lieu aux bombardiers, qui ont fragilisé les défenses allemandes, et en second lieu aux chasseurs-bombardiers, qui ont harcelé les colonnes de ravitaillement motorisées, obligeant les Allemands à circuler de nuit.

Ce travail de destruction continue de plus belle après la libération de Rome. Le N° 223 *Squadron* monte vers le nord et déménage pour Pescara à la fin du mois de juin. Le mois de juillet ne laisse aucun répit aux équipages de l'escadron, John Harris effectuant sept sorties entre le 6 et 26 juillet, date qui marque sa dernière mission de guerre.

John Harris quitte l'unité le 3 août et celle-ci est dissoute le 12 août pour être recreée le 24 en Grande-Bretagne. Il reçoit la DFC à la fin du mois. Il prend le commandement d'un *flight* de Baltimore au N° 75 OTU où il a en charge l'entraînement de tous les équipages devant voler sur Baltimore. De fait de sa très bonne connaissance de la langue de Molière, on lui demandera de superviser la formation des équipages français. Il quitte la RAF en janvier 1946, après avoir reçu l'*Air Force Cross* en 1945, et se retire au Kenya. Il y meure prématurément en juin 1961.

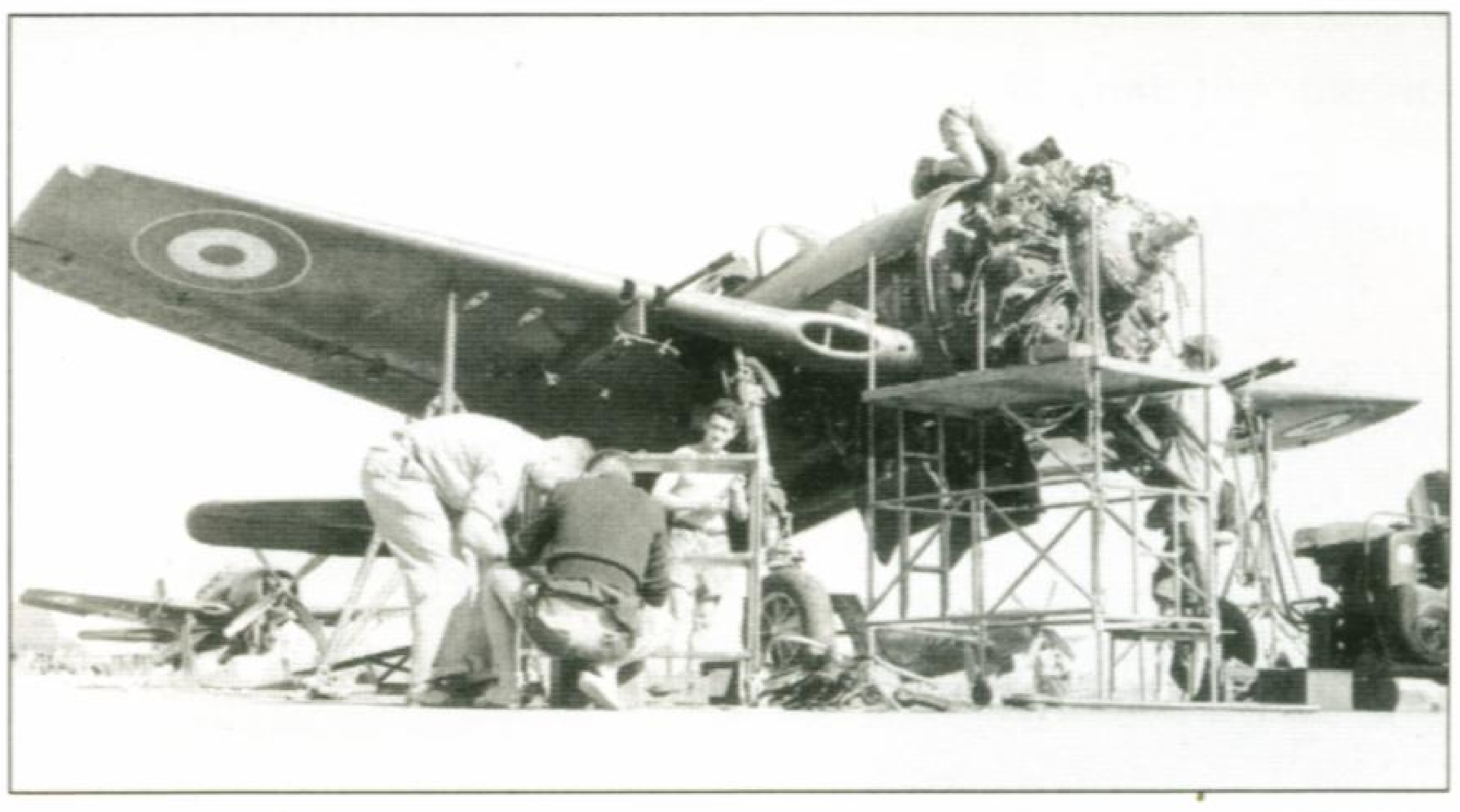
REÇU 5 SUR 5



Ci-contre :
ca, c'est du pylône !
L'accident spectaculaire du sergent-chef Liedet du 1/21 *Artois* à Bach Maï, le 18 novembre 1953.
(Photo J-C. Mermet)

Ci-dessous :
maintenance d'un F8F-1 de l'EROM 80.

Les bidons d'EROM



Dès 1951, les mécaniciens de l'EROM 80 ont bricolé avec succès un réservoir largable de fuselage pour y installer trois caméras : une nasale, une latérale gauche et une verticale. Cela marchait bien sauf que les attaches internes fatiguaient beaucoup et se déformaient (le bidon lui-même avait, comme les autres, un effet de quille très prononcé).

En 1953, le parc de Bien Hoa a commencé à installer dans le fuselage des Bearcat de l'EROM 80, à la hauteur des cocardes, deux caméras, une verticale et une latérale gauche. Un contrepoids a dû être installé sur le méplat de l'hélice pour rétablir le centrage (une sorte de F8F-2 en somme).

Deux ou trois bidons-photos ont été néanmoins conservés par l'EROM 80 pour les missions photos nasales, mais faute d'avoir pu mettre une contrepoids adéquat à l'arrière du bidon conservé, le centrage avançait alors nettement et rendait alors impossible l'atterrissage « trois points ». Or, avec un avion à roulette de queue, instable au décollage par construction (CG en arière du train principal), un atterrissage sur les roues suppose une vitesse un peu plus élevée et donc un peu plus de roulage. La portance résiduelle devient le problème à gérer. Il ne reste pour ce faire que le gouvernail, progressivement éventé à mesure que la vitesse diminue et que la roulette de queue descend vers la piste. Toute sortie de piste lors de cette phase délicate se traduit sur terrain mou par un passage dos et sur terrain dur par un cheval de bois.

Aux États-Unis, le T-6 et le P-51 devaient être posés « trois points », sinon c'était la porte !

M. Jardin (Saint-Brieuc, Côtes d'Armor)

Serial killer

Permettez-moi de revenir sur les *French Flights* parus dans le n° 33. Concernant les Glenn Martin n° 82 et 102 parvenus à Héliopolis le 2 juillet, l'auteur écrit (page 11) qu'ils portent les *serials* RAF AX689 et 690. Or, dans le n° 9, il est précisé (pages 5 et 6) que les *serials* AX670 et 671 sont atribués respectivement aux n° 102 et 82.

Alors qui a raison ?

Revenons au n° 33. En ce qui concerne les Potez 29 n° 8 et 56 (page 15), il est indiqué qu'ils portent les *serials* AX678 et 679 et, plus loin (page 20), que c'est le Potez 29 n° 99 qui porte le *serial* AX679 ! Qu'est devenu le n° 56 ? Qu'est devenu également le Potez 29 n° 106 d'Aden ? Il n'est mentionné nulle part portant un *serial* anglais alors qu'il figure en haut de la page 20 avec la cocarde de la RAF.

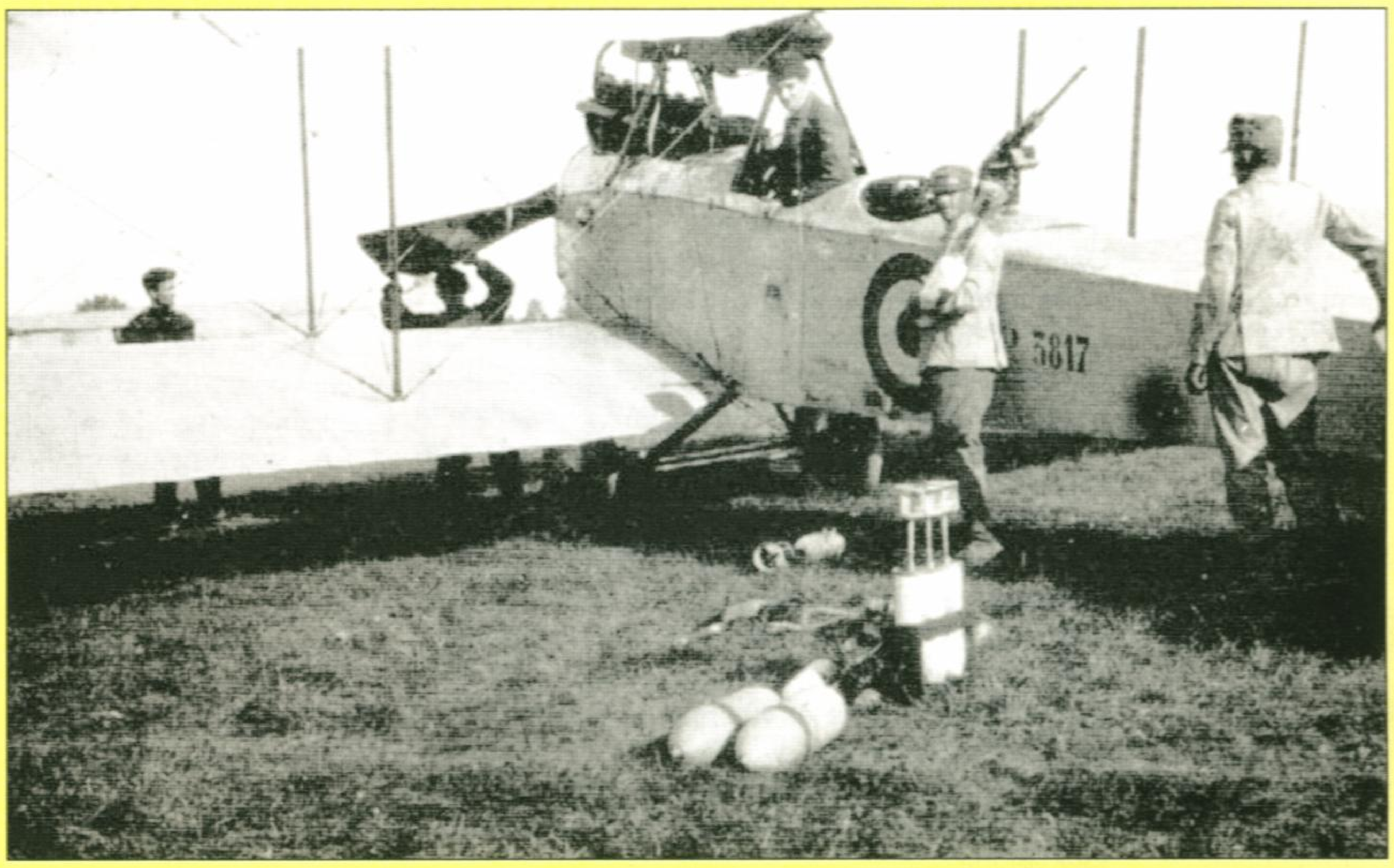
L. Gitchenko (Lyon, Rhône)

La bonne réponse est : AX670 et 671. Les serials *AX689 et 690 correspondent aux c/n 1174 et 1170. Le dernier Martin 167F pris en compte, le n° 283, portait le c/n 1163. Il s'agit d'avions arrivés en caisses à Takoradi et remontés pour la RAF.*

Selon les archives britanniques, les serials *AX678 et 679 ont été respectivement attribués aux Potez 29 n° 54 et 99. Donc, pas de souci pour le n° 99, en revanche le n° 54 est inconnu au bataillon de la France libre; il se peut que se soit glissée une faute de typo dans les archives et que ce soit du n° 56 dont il s'agisse.*

Les listes britanniques ne faisant état que de deux Potez 29 immatriculés (ceux mentionnés ci-dessus), nous ne savons donc pas ce que sont devenus les n° 8 et 106.

L'escadrille de Venise (suite)



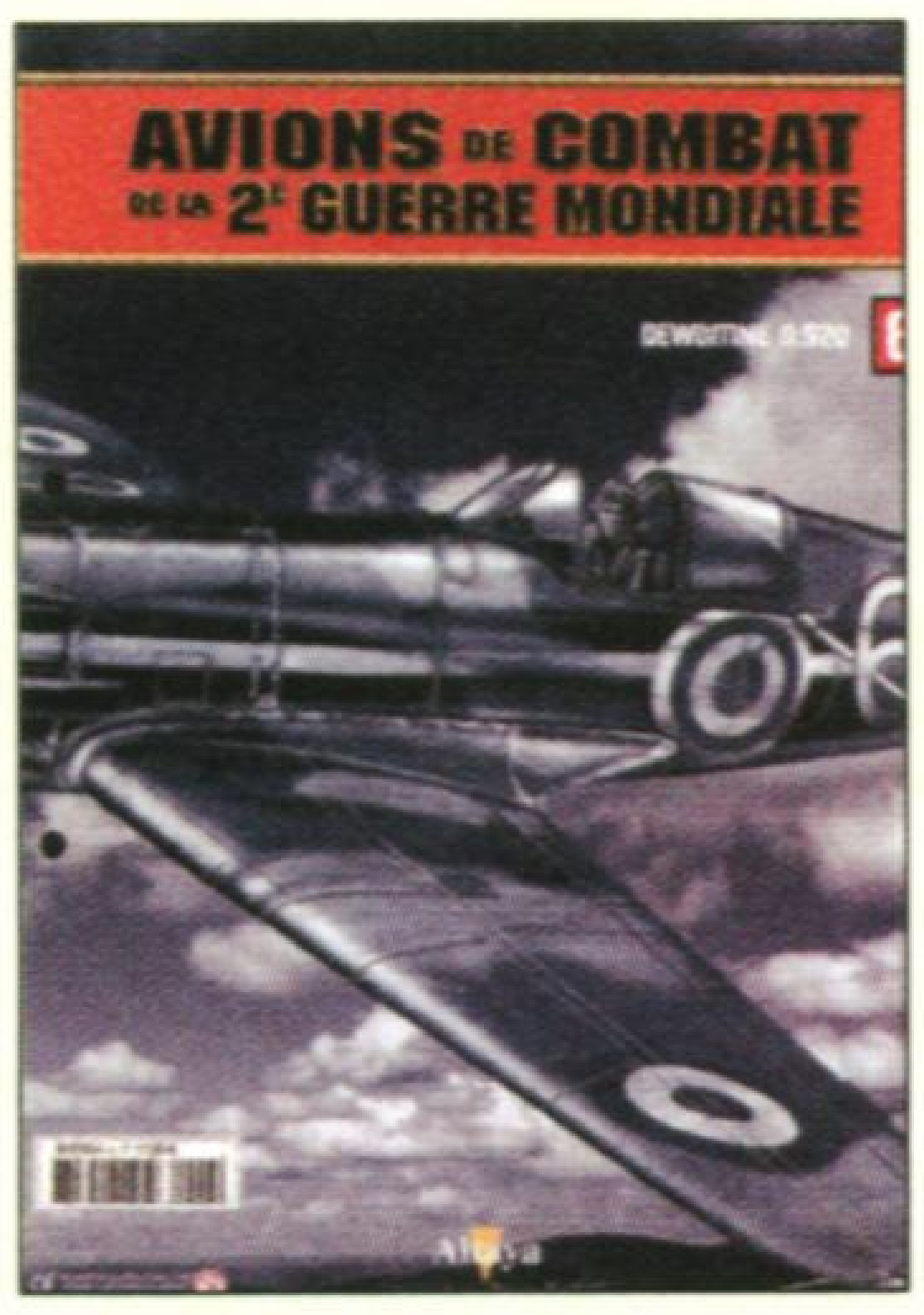
Je vous envoie la seule photo connue du *Tenente Colonnello* Novellis de Coarazze. Elle est tirée de mon livre *Ali sur tetto d'Europa* (Musumeci, Quart (AO), 2002). C'est un joli cadeau de Roberto Gentili.

Roger Juglair (Val d'Aoste)

Aéro-Bibli

LE COUP DE GUEULE D'AÉRO-JOURNAL

Le bonheur est dans l'à peu près



Nous avions décidé d'ignorer cette collection d'origine espagnole qui ne cible pas vraiment le lectorat d'Aéro-Journal (quoique...), mais, avec la publication du n° 6 consacré au D.520, alors, là, trop, c'est trop !

Nous sommes favorables aux ouvrages de vulgarisation surtout quand ils sont destinés aux jeunes, une forme de prosélytisme qui peut permettre d'assurer la relève. Le genre est beaucoup plus difficile que l'on ne l'imagine, surtout pour des spécialistes. Par contre, quand le sujet est traité par des amateurs, cela peut devenir du n'importe quoi. Là, l'auteur (supposé espagnol) du fascicule consacré au D.520 n'est pas un amateur, c'est un comique.

On trouve quelques informations pour le moins étonnantes. On apprend d'abord que « *la comparaison des qualités techniques entre avions français et allemands donnait un net avantage aux avions français, en particulier une forte supériorité des chasseurs* ». Allez raconter cela aux pilotes de Morane 406 et de Caudron 714 (qui, selon l'auteur, malheureusement anonyme, équipait deux escadrons [*sic*] en mai 1940) ! On apprend aussi que pendant les débarquements alliés en Afrique du Nord, certains avions anglais et américains étaient pilotés par des Français qui avaient fui la France en 40.

Dans la série toujours plus, voici le pompon : « *Le débarquement allié à Casablanca eut des conséquences funestes pour le Gouvernement de Vichy. Son régime fut dissous...* » Faut dire que pour dix sous, mon petit gars, t'as plus grand chose maintenant, surtout pas une encyclopédie qui tient la route.

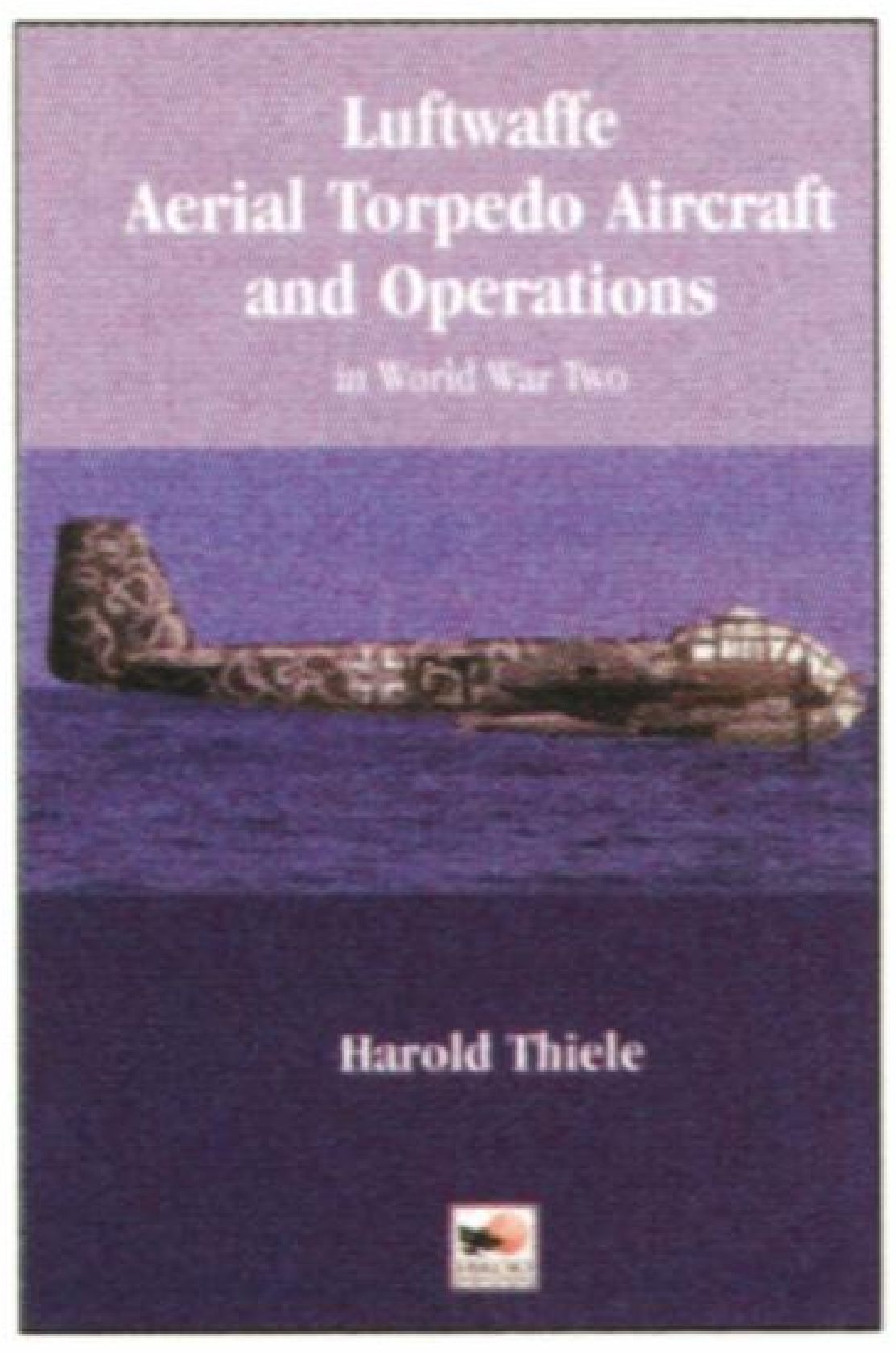
Quand on lit de telles inepties, on relativise ensuite le fait que la JG 107 possédait des D.520 DC (double commande), que les Roumains reçurent un petit lot qui fut employé sur le front de l'Est ou bien que les appareils du groupe Doret escortèrent les bombardiers alliés jusqu'au Rhin. On ne relèvera même pas les chiffres cités dans les tableaux ou dans le texte, ils ont dû être tirés au sort avec les boules du loto.

Bon, il reste la maquette. C'est vrai, elle est plutôt belle, mais il faudra choisir entre le socle et le radiateur ventral.

Le prix de l'ensemble est correct et au poids des âneries écrites, le lecteur en aura pour son argent.

Avions de combat de la 2e Guerre mondiale – Éditions Altaya – En vente en kiosque, prix : 11,95 euros.
www.altaya.fr

Torpedo los !


Luftwaffe Aerial Torpedo Aircraft and Operations in World War Two
Harold Thiele

Le sujet est à la fois original et intéressant. Le seul regret que l'on puisse nourrir, c'est que cet ouvrage à couverture souple soit si mince (96 pages). L'auteur s'encombre peu de détails techniques (nous ne lui reprocherons pas) et commence par un historique succinct des opérations impliquant des avions lance-torpilles.

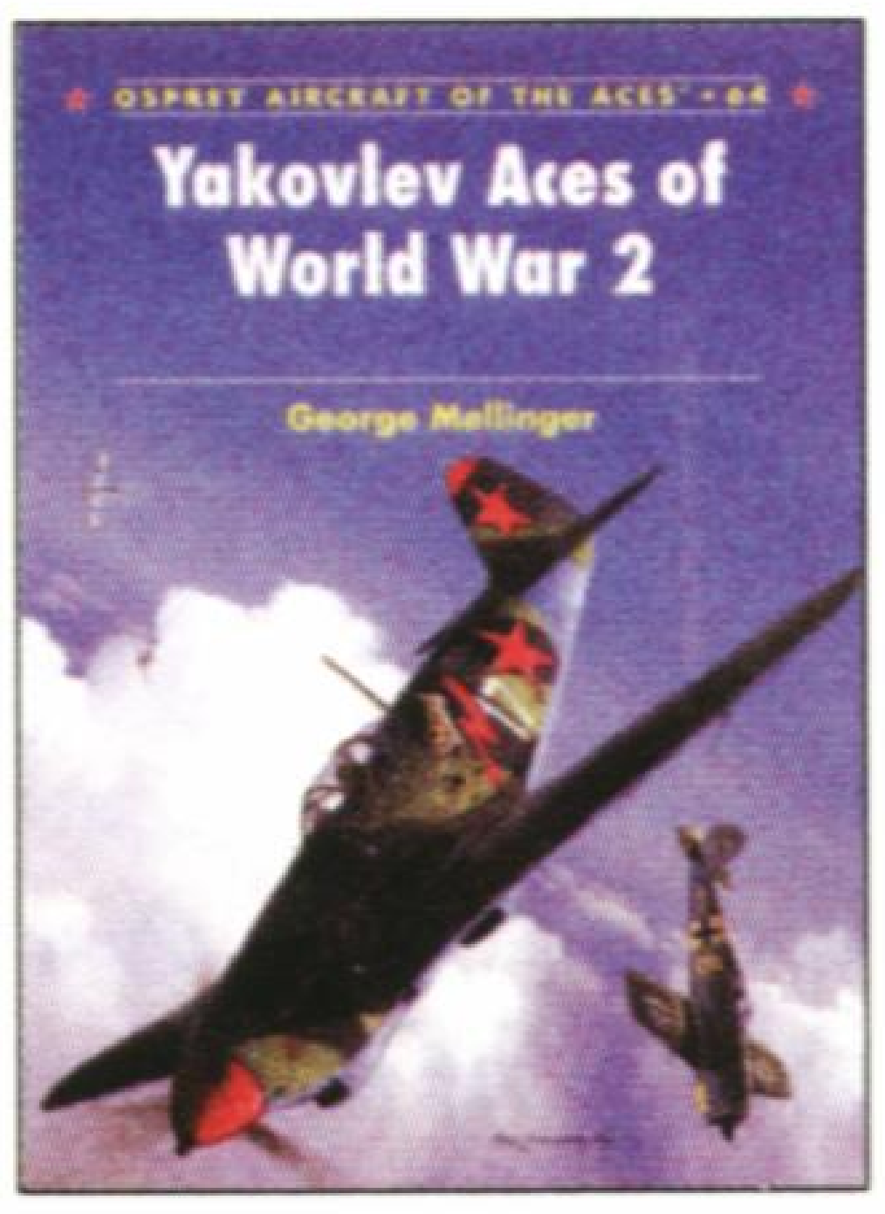
Vient ensuite une petite chronologie des opérations au cours de la guerre 1939-45. Celles-ci démarrent lentement et les avions-porteurs sont surtout des He 115. En 1941, une complète réorganisation a lieu et on assiste à une progressive montée en puissance des unités de torpillage, en particulier les I./KG 2, II./KG 26 et II./KG 40. Les opérations culminent avec l'attaque du fameux convoi PQ.18, dont 10 des 40 bâtiments qui le composent seront coulés par une torpille aéroportée. L'auteur exprime cependant quelques réserves sur l'ampleur du succès de la Luftwaffe et ses arguments sont intéressants à noter. À partir de 1944, on assiste à un déclin malgré la mise en œuvre de nouvelles torpilles plus performantes. Les quarante derniers avions-torpilleurs de la Luftwaffe se rendent aux troupes britanniques à Lübeck et Gardemoen quelques jours après la cessation des hostilités.

L'ouvrage est émaillé d'ordres de bataille à différentes dates et les annexes comportent une liste des bâtiments alliés coulés ou endommagés par une torpille aéroportée (le premier le 18 décembre 1939, le dernier le 13 février 1945). La liste n'est pas si longue pour une guerre qui a duré plus de cinq ans et, en définitive, on peut se poser la question à propos de l'efficacité de ces opérations, même si la Luftwaffe n'a jamais aligné plus de 100 avions lance-torpilles.

L'ouvrage est illustré de nombreuses photos et de quelques profils en couleur.

Luftwaffe Aerial Torpedo Aircraft and Operations in WW2 – H.Thiele – Hikoki Publications.
Prix : 19,99 GBP – www.hikokiwarplanes.com

Que le Niémen est triste sans la Normandie


OSPREY AIRCRAFT OF THE ACES • 64
Yakovlev Aces of World War 2
George Mellinger

M'en voudrez-vous beaucoup si je vous dis un monde où l'on parle des Yak sans évoquer *Normandie-Niémen* ? Nous ne sommes pas particulièrement cocardiers, mais, enfin, cela nous choque quelque peu que les seules allusions faites à l'unique unité occidentale qui s'est battue aux côtés des Soviétiques soient une photo montrant Joseph Risso en compagnie de l'incontournable Zakharov et une dizaine de lignes dans le chapitre *Special pilots*.

Cela dit, remettons les choses en perspective. La liste des as sur Yak s'arrête à 24 victoires, faute de place pour descendre plus bas, et elle comporte déjà 55 noms ! Y figurent dix doubles Héros de l'Union soviétique...

En ce qui concerne le texte, ce fascicule est évidemment moins complet que *Stalin's Falcons* et *Stalin's Eagles*, mais c'est la formule d'Osprey qui veut cela. En revanche, il est mieux illustré (surtout comparé avec l'édition de Grub Street...) avec des photos inédites pour la plupart qui permettent de découvrir les superbes décorations individuelles des avions de chasse soviétiques qui, jusqu'à récemment, avaient la réputation d'être tristes et sans intérêt.

Le dernier chapitre est consacré aux pilotes « spéciaux » (curieuse dénomination), parmi lesquelles on trouve Lidya Litvyak et ses copines (cf Aéro-Journal n° 4), ainsi que les fils des dignitaires soviétiques, Staline, Khrouchtchev, Mikoyan et Boulganine.

Yakovlev Aces of World War 2 – Osprey Aircraft of the Aces n° 64 – G.Mellinger
www.ospreypublishing.com

L'autre *Geschwader*

Aviation Elite Units
OSPREY
Jagdgeschwader Nr II
Geschwader 'Berthold'
Greg VanWyngarden

Après la publication de l'ouvrage sur la JG Nr 1, il était logique d'attendre celui sur la JG Nr II, écrit par le même auteur.

Après le succès de la JG Nr I commandée par Richthofen, il est décidé de former deux nouvelles *Jagdgeschwader* en février 1918. La JG Nr II est alors confiée à Adolf Ritter von Tutschek, qui sera tué un mois plus tard, abandonnant le commandement à Rudolf Berthold.

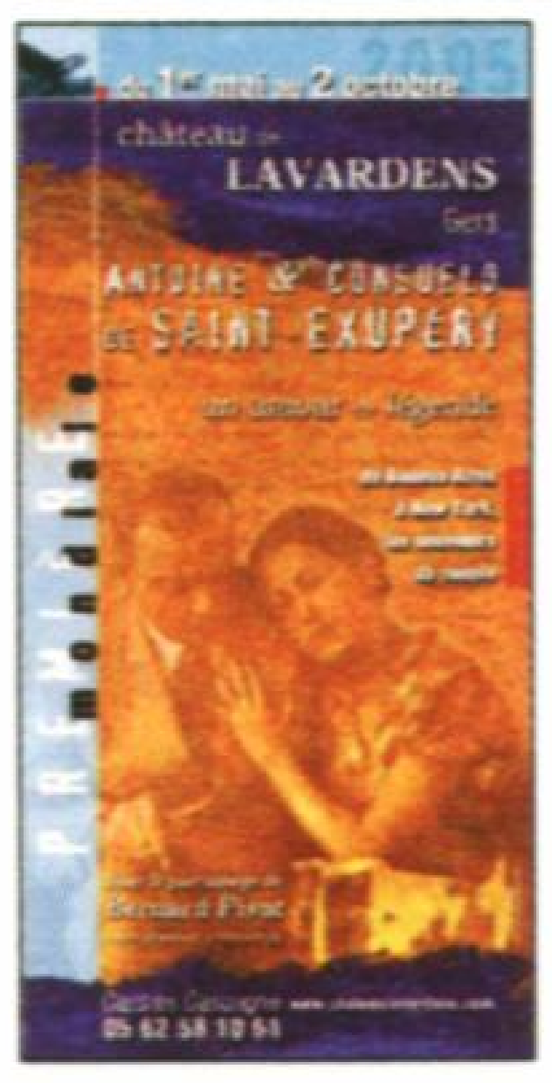
Il est quand même assez curieux de noter que ces deux JG ont surtout eu affaire aux Britanniques. On finit par se demander qui combattait contre les Français...

Le texte bénéficie d'une référence en or, le livre sur la JG Nr II publié par Hanns Möller en 1939. Non seulement, il a permis à l'auteur d'apporter un certain nombre de précisions utiles, mais aussi d'inclure des témoignages de première main.

Magnifiques profils de ces biplans et triplans plus décorés les uns que les autres.

Jagdgeschwader Nr II – Osprey Aviation Elite Units n° 19 – G. VanWyngarden.
www.ospreypublishing.com

Dessine-moi une expo



Exposition « *Antoine et Consuelo de Saint-Exupéry, un amour de légende* » du 1er mai au 2 octobre 2005 au château de Lavardens (Gers).

L'exposition sera précédée par la sortie d'un livre éponyme rédigé par A. Vircondelet le 21 avril.

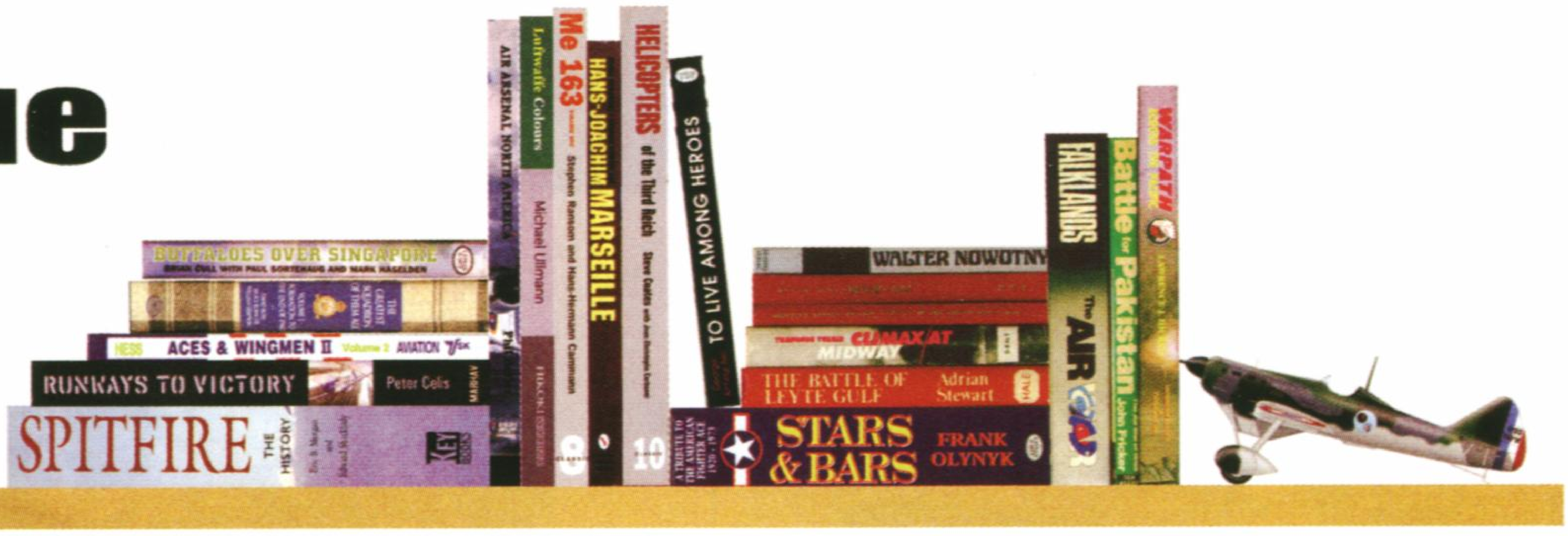
---

pourra renf
la 9e Armé
Meuse pass
Au cour
voir : à tou
ont été pou
de la *Mano*
La conc
vigueur en
par un obst
ment dimin
installer le
offriront au
d'organisati
tout en rest
Ce qui e
considérées
grands que
peuvent do
ils à le faire
les unités
Le Hau
vers à la S
certains se
densité de
action initi
où un séri
complètem
dispositif,
pourra disp
L'enner
l'obstacle d
rapide et e

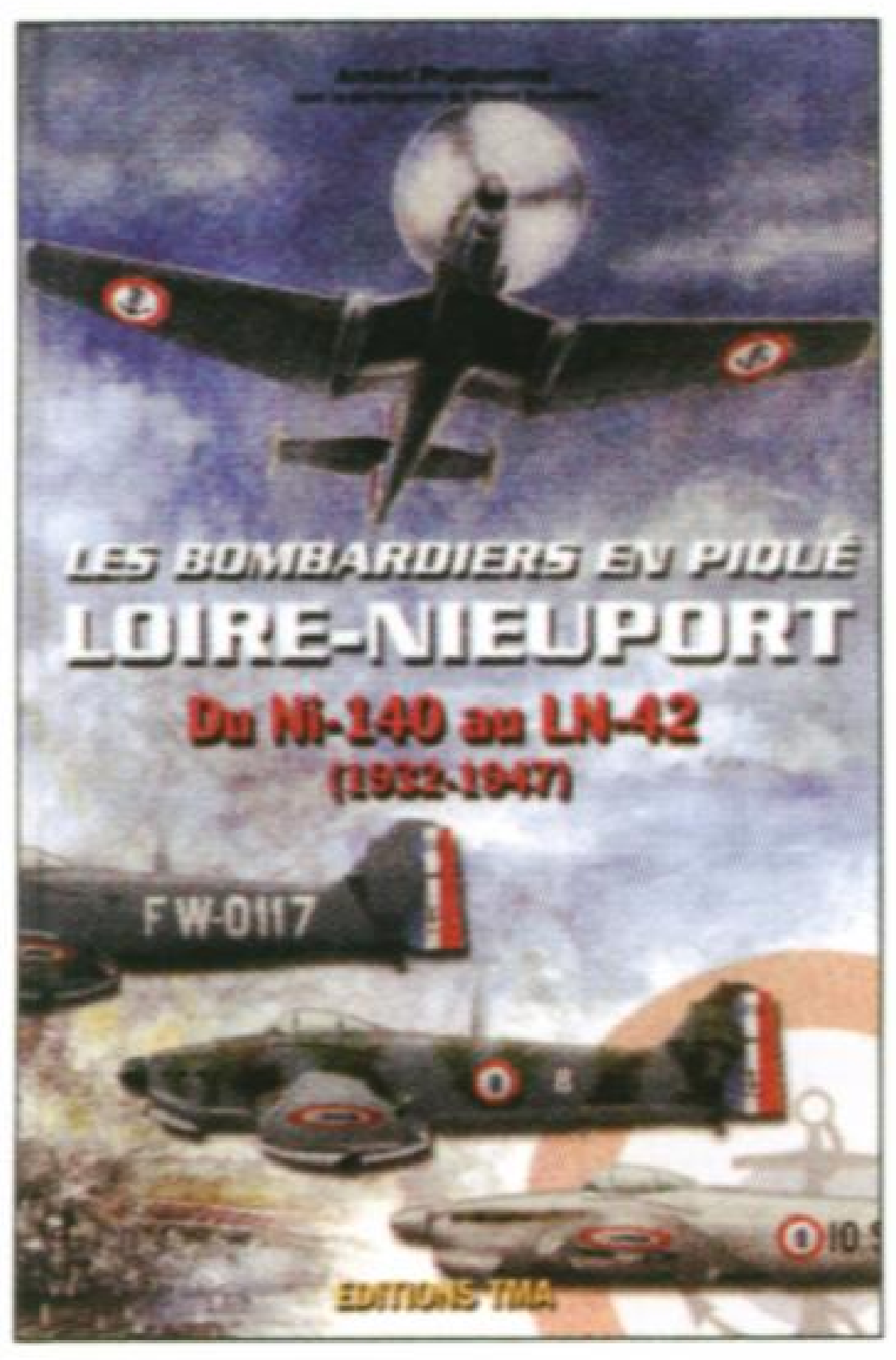
Le Co
armée, a c
comporte
l'emploi de

(1) 5e *D.*
28 km. ; l
) La 9e
d ère la d

iothèque



SPITFIRE
RUNWAYS TO VICTORY
ACES & WINGMEN II
BUFFALOES OVER SINGAPORE
Me 163
HANS-JOACHIM MARSEILLE
HELICOPTERS of the Third Reich
TO LIVE AMONG HEROES
STARS & BARS
FRANK OLYNYK
THE BATTLE OF LEYTE GULF
CLIMAX AT MIDWAY
WALTER NOWOTNY
FALKLANDS
THE AIR WAR
Battle for Pakistan
WARPATH



LES BOMBARDIERS EN PIQUÉ
LOIRE-NIEUPORT
Du Ni-140 au LN-42
(1932-1947)
F-W0117
EDITIONS TMA

Cadavres exquis

Depuis que les Français ont découvert eBay (site internet de vente aux enchères, en particulier d'articles militaires, où l'on peut acheter des photos prises par les soldats allemands en 1940), les photos d'épaves se multiplient dans les publications (y compris les nôtres...). Nous n'y trouvons rien à redire, car elles sont généralement pertinentes, parce qu'en liaison directe avec le texte. À la condition d'en user avec modération.

Bien sûr, les photos de Loire-Nieuport sont rares – n'est-ce pas aussi le travail d'un auteur que d'en chercher de nouvelles ? – mais à partir de la page 74, ce n'est qu'une succession d'épaves et dans nombre de cas, la même sous toutes les coutures, avant et après le passage des chasseurs de souvenirs...

La présentation est touffuse, une faute de goût à laquelle les éditions TMA ne nous avaient pas habitués.

On aurait pu nous épargner les aquarelles, les dessins et les cartes postales de Berlaimont, qui alourdissent le texte, la mise en page, le livre et donc le prix. D'autant que lesdites œuvres picturales comportent une erreur majeure : jamais les L-N n'ont attaqué avec le train sorti pour la simple raison qu'ils n'ont jamais bombardé en piqué, parce que, contrairement à ce qui est represente dans un autre dessin, ils n'ont pas reçu le collimateur Alkan.

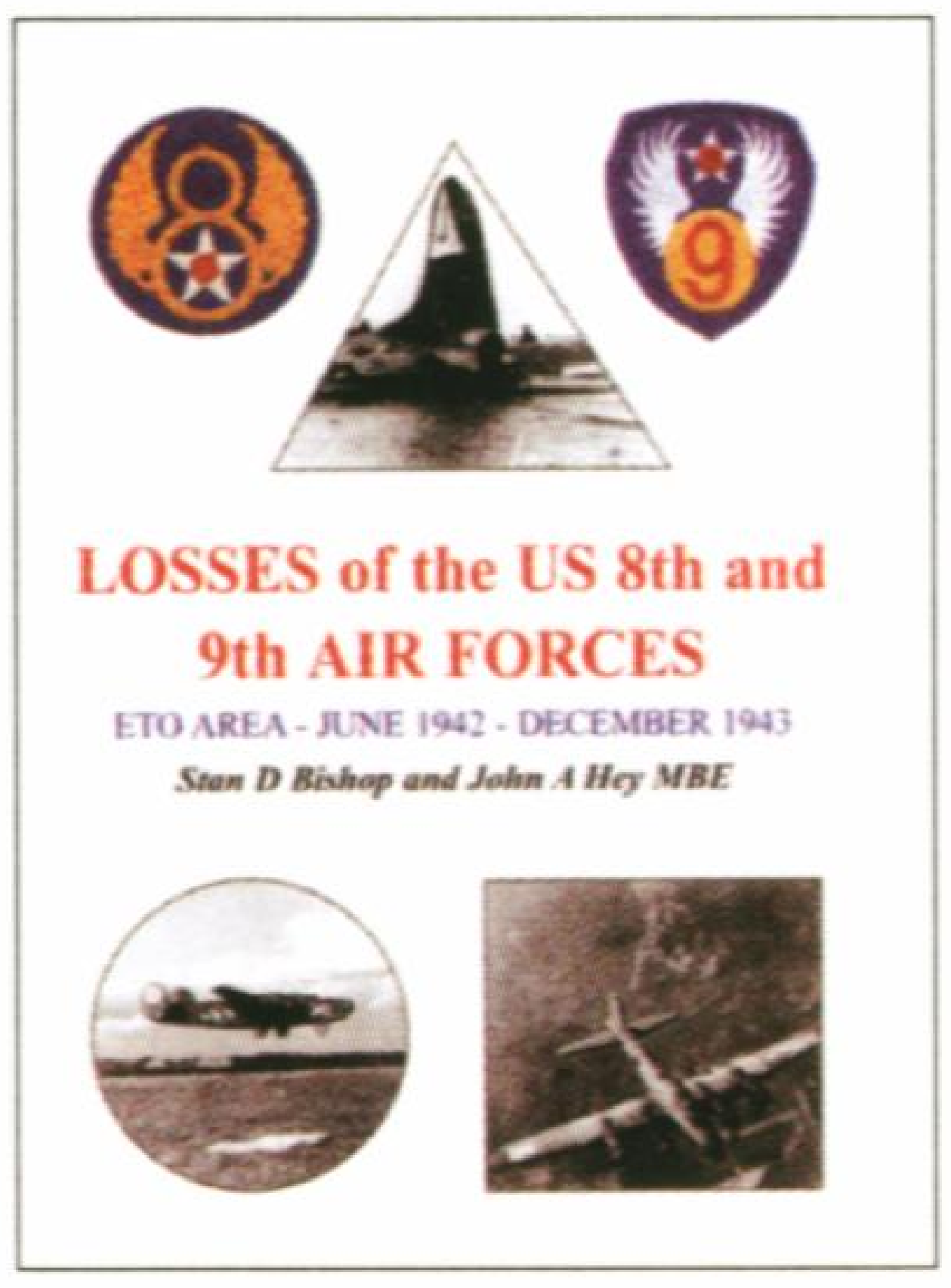
En ce qui concerne la partie technique, on n'a guère avancé depuis les articles de Jean Liron qui remontent à trente ans et plus. La partie opérationnelle est mieux traitée, mais sombre parfois dans une certaine confusion au point que l'on a quelquefois des difficultés à comprendre qui fait quoi.

L'identification des épaves est parfois approximative (par exemple, page 100, il s'agit d'un L-N.401 – reconnaissable au compartiment du ballonnet – celui de Moulinier pour être précis).

Les profils en couleur ne sont pas non plus de la qualité habituelle de cet éditeur, d'autant que le dessinateur confond le gris-bleu de la marine avec le RLM 02.

Ce qui semble cependant le plus étonnant à lire les remerciements de l'auteur, c'est qu'il a rencontré davantage de membres du conseil municipal de Berlaimont que d'anciens pilotes et mécaniciens de Loire-Nieuport ou leur famille.

Les bombardiers en piqué Loire-Nieuport (du Ni-140 au LN-42) – A.Prudhomme – Éditions TMA – Prix : non indiqué.



8
9
LOSSES of the US 8th and 9th AIR FORCES
ETO AREA - JUNE 1942 - DECEMBER 1943
Stan D Bishop and John A Hey MBE

MACR

Ce livre monumental (550 pages) est avant tout destiné aux chercheurs. Tous ceux qui s'intéressent à l'archéologie aéronautique ou au recensement des avions américains tombés dans leur canton le trouveront indispensable.

Il comporte plus de 2 000 entrées, une liste complète des avions des 8th et 9th *Air Forces* perdus soit en opérations, soit – et c'est totalement inédit – par accident, classée par ordre chronologique entre juin 1942 et le 31 décembre 1943. Chaque entrée reprend l'identification complète de l'avion, le nom et le sort de l'équipage et le texte du MACR (*Missing Air Crew Report*) ou du rapport d'accident (quand il existe).

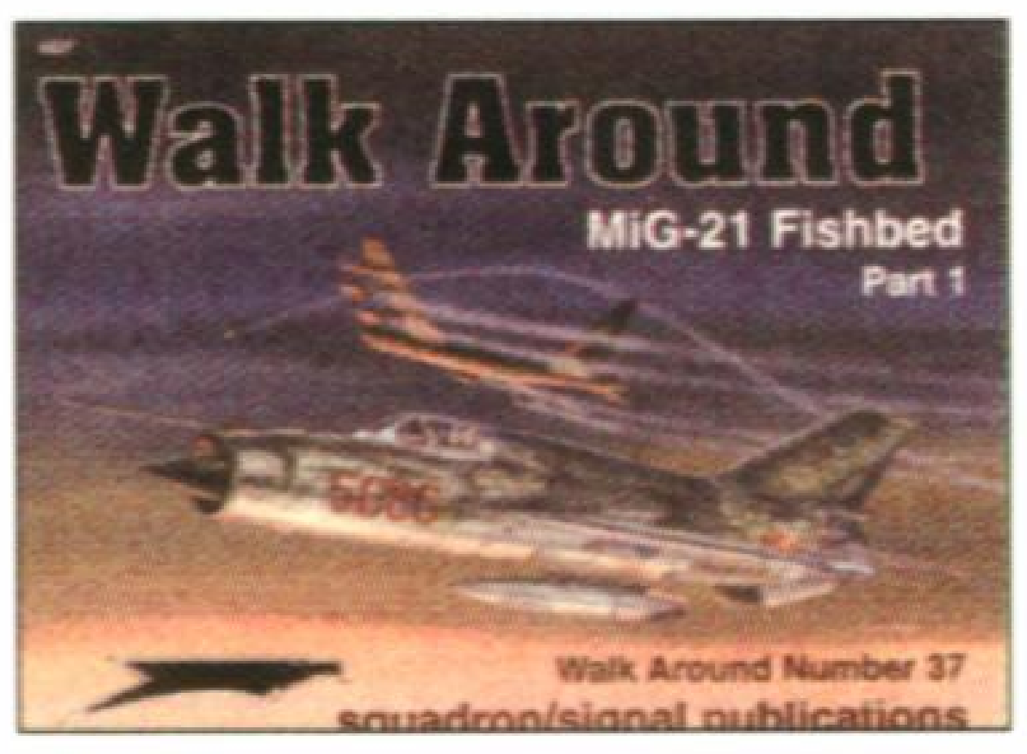
Malgré le titre restrictif, les auteurs ont également inclus les pertes de l'US Navy dans l'ETO, une initiative originale et excellente.

L'ouvrage est truffé de photos, malheureusement de très mauvaise qualité (c'est surtout la qualité de l'impression qui est en cause).

Les annexes sont également très utiles avec le détail des pertes par unité et par type d'avion. On apprend ainsi que pendant la période couverte par ce tome la 8th AF a perdu un total de 1 927 avions, dont plus de la moitié est, on s'en doute, des B-17. Mais, le plus intéressant est de noter que dans cet ensemble sont inclus 828 B-17F *missing in action* – ce qui représente plus de 8 000 aviateurs tués, blessés ou faits prisonniers !

On attend avec impatience la suite... en particulier les pertes de la 9th AF au cours du second semestre de 1944.

Losses of the US 8th and 9 Air Forces, ETO area, June 1942-December 1943 – S.D.Bishop & J.A.Hey – Bishop Books Productions, 8 Mailes Close, Barton, Cambridge, CB3 7BQ, Angleterre – Prix inconnu.



Walk Around
MiG-21 Fishbed
Part 1
Walk Around Number 37
squadron/signal publications

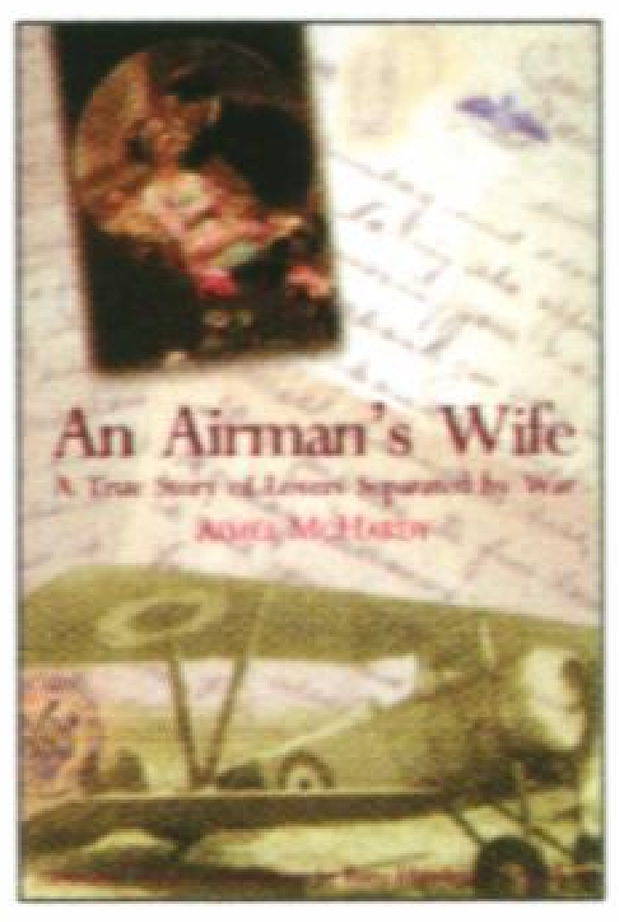
Walk Around
MiG-21 Fishbed
Part 2
Walk Around Number 39

Walk around the MiG tonight

Avion mythique s'il en est, le MiG 21 méritait bien deux tomes de la série « Walk around » de Signal.

Cette série vaut surtout par les photos de gros-plans et là, le maquettiste le plus pointilleux sera comblé. En revanche l'iconographie que l'on pourrait qualifier « d'historique » est décevante, la grande majorité des photos étant un recyclage de précédentes publications. Depuis l'ouverture des archives du Pacte de Varsovie, l'auteur aurait pu trouver plus original. Les profils couleur sont, comme d'habitude, très beaux.

MiG-21 Fishbed – Collection Walk Around, n° 37 (part 1) et 39 (part 2) – Squadron/Signal Publications.
www.squadron.com



An Airman's Wife
A True Story of Lovers Separated by War

Love story

Voici un livre que seule une maison d'édition comme Grub Street peut se permettre de diffuser. Un livre plein d'émotion, d'amour et de tendresse. Il s'agit de la correspondance d'un pilote anglais, William Bond, et du journal intime de sa femme, née Aimée McHardy, séparés par la Grande Guerre. Sans éloigner le lecteur des combats aériens, puisque lui retrace méticuleusement sa vie au front et ses rencontres avec les avions allemands, leurs lettres font découvrir la réalité de la guerre pour deux êtres humains qui s'aiment. Les textes sont à la fois simples et poignants.

Ce livre n'est pas sans rappeler *Bonsoir Nadette* que nous avions chroniqué dans le n° 37.

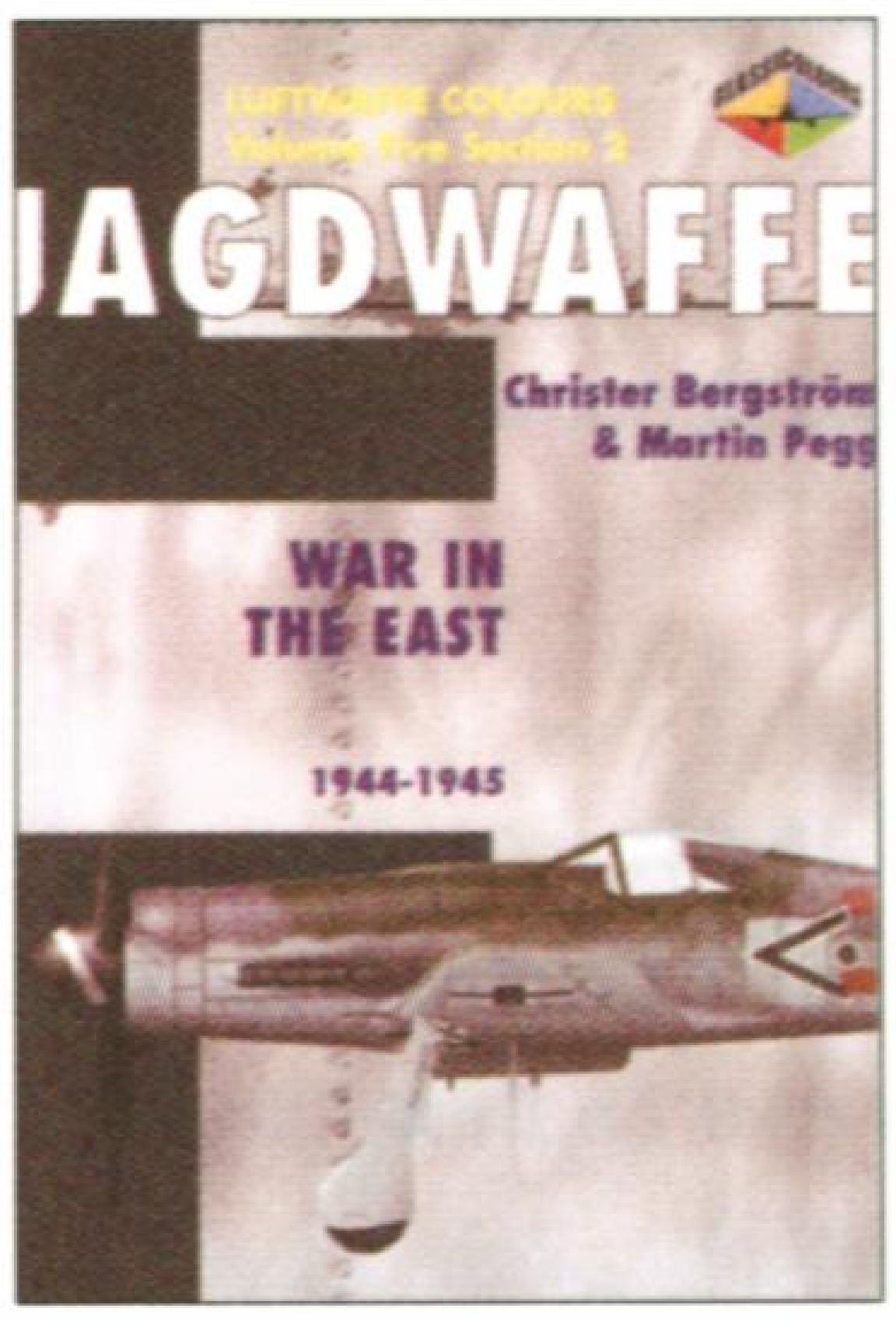
An Airman's Wife, a true story of lovers separated by war – A.McHardy (repris par B.Marsden) – Grub Street. – Prix : 14,99 GBP
e-mail : milhis@grubstreet.co.uk

PERFILES AERONAUTICOS
10
Hawker Fury (Vol. 1)

Furia española

Poursuivant leur collection à la mode Squadron/Signal, les éditions Quiron proposent le premier tome sur le Hawker Fury. Contrairement à la collection américaine, celle-ci repose plus largement sur le texte (bilingue anglais/espagnol). Les photos sont peu nombreuses, mais de qualité et bien mises en valeur. L'ouvrage de 110 pages est illustré de profils en couleur de très haute tenue. La présentation et la mise en page sont superbes.

Hawker Fury (vol.1) – J.M.Sales Luluch & R.A.Vieira – Perfiles Aeronauticos n° 10 – Quiron Ediciones – Prix : 15 euros.
www.quironediciones.com



LUFTWAFFE COLOURS
JAGDWAFFE
Christer Bergström & Martin Pegg
WAR IN THE EAST
1944-1945

Fin de guerre

Cette collection prévue sur vingt tomes tire à sa fin avec la publication de la section 2 du volume 5. Comme on peut s'y attendre dès lors qu'il est question de la Luftwaffe des derniers mois de guerre, les photos montrent surtout des épaves et des cimetières. C'est qu'à cette époque, les pilotes allemands avaient autre chose à faire qu'à photographier leurs avions et que la pellicule était devenue une denrée rare.

L'iconographie varie de l'excellent (quelques superbes D-9 notamment) au reyclage (nombre de photos ont déjà été publiées dans *Luftwaffe over Czech Territory*), en passant par du remplissage.

Les profils de Tom Tullis sont toujours aussi beaux.

Jagdwaffe, War in the East 1944-45 – C.Bergström & M.Pegg – Luftwaffe colours vol. 5 section 2 – Classic Publications – Prix : 16,99 GBP
www.ianallanpublishing.com

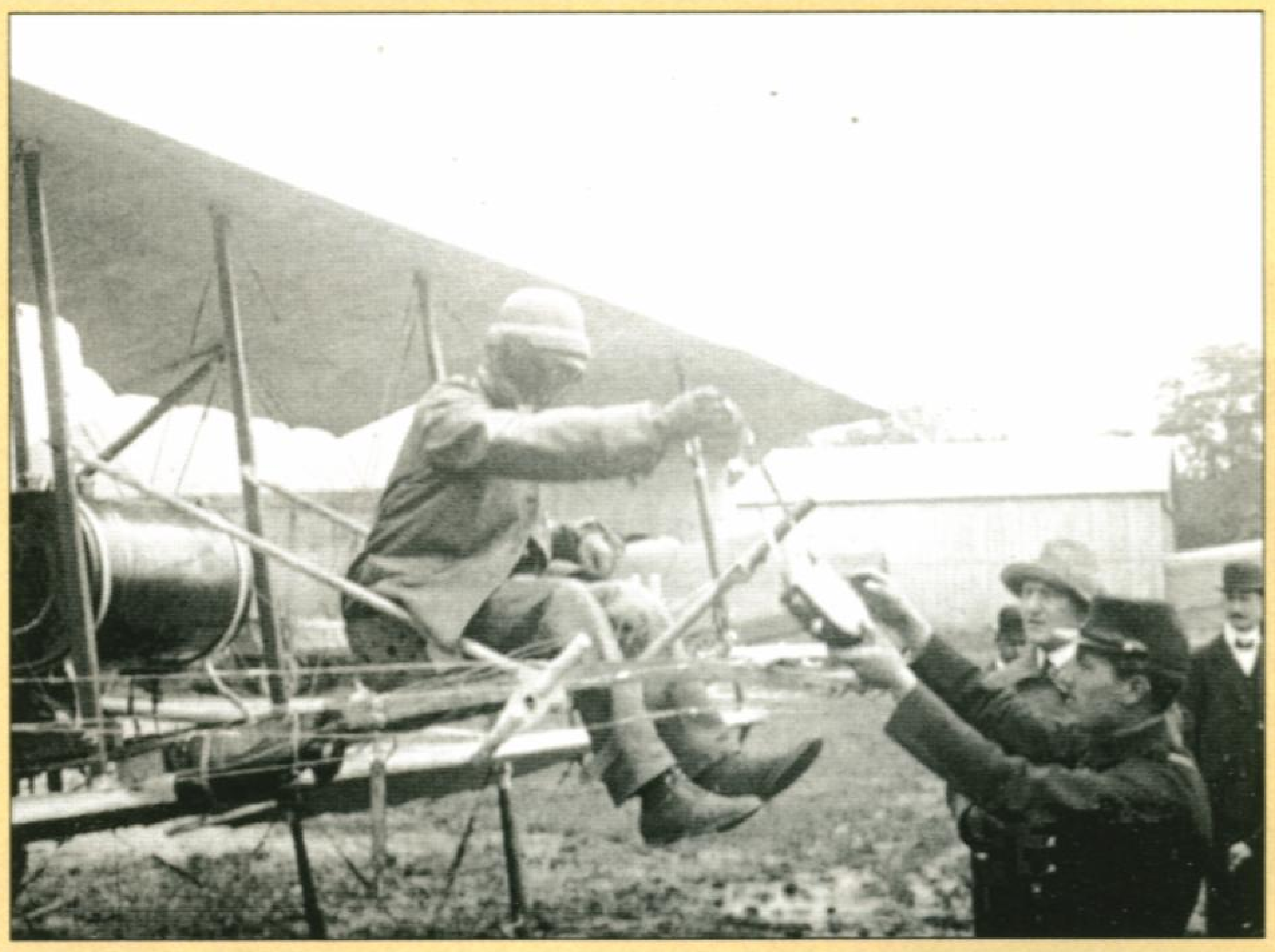
Prochain numéro

Sortie le 2 juin 2005

LE POTEZ 63.11 AU COMBAT

Bien que plus de 700 exemplaires aient été pris en compte en juin 1940, le Potez 63.11 a été boudé par la littérature aéronautique. Ce dossier entend remettre les pendules à l'heure et brosser un panorama aussi complet que possible de la carrière d'un avion qui représentait 20% des forces aériennes engagées en mai 1940.

Abonnez-vous Réabonnez-vous !

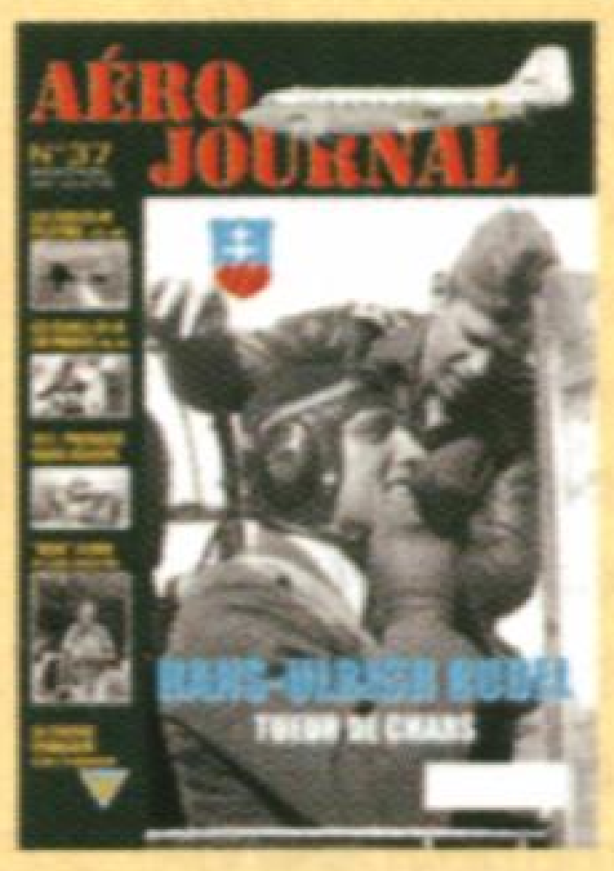


– Voici la liste des abonnés à Aéro-Journal. Si vous êtes capturé, avalez-la !

BON DE COMMANDE

à photocopier, à recopier sur papier libre, à scanner ou à découper, mais à retourner rempli avec votre règlement à

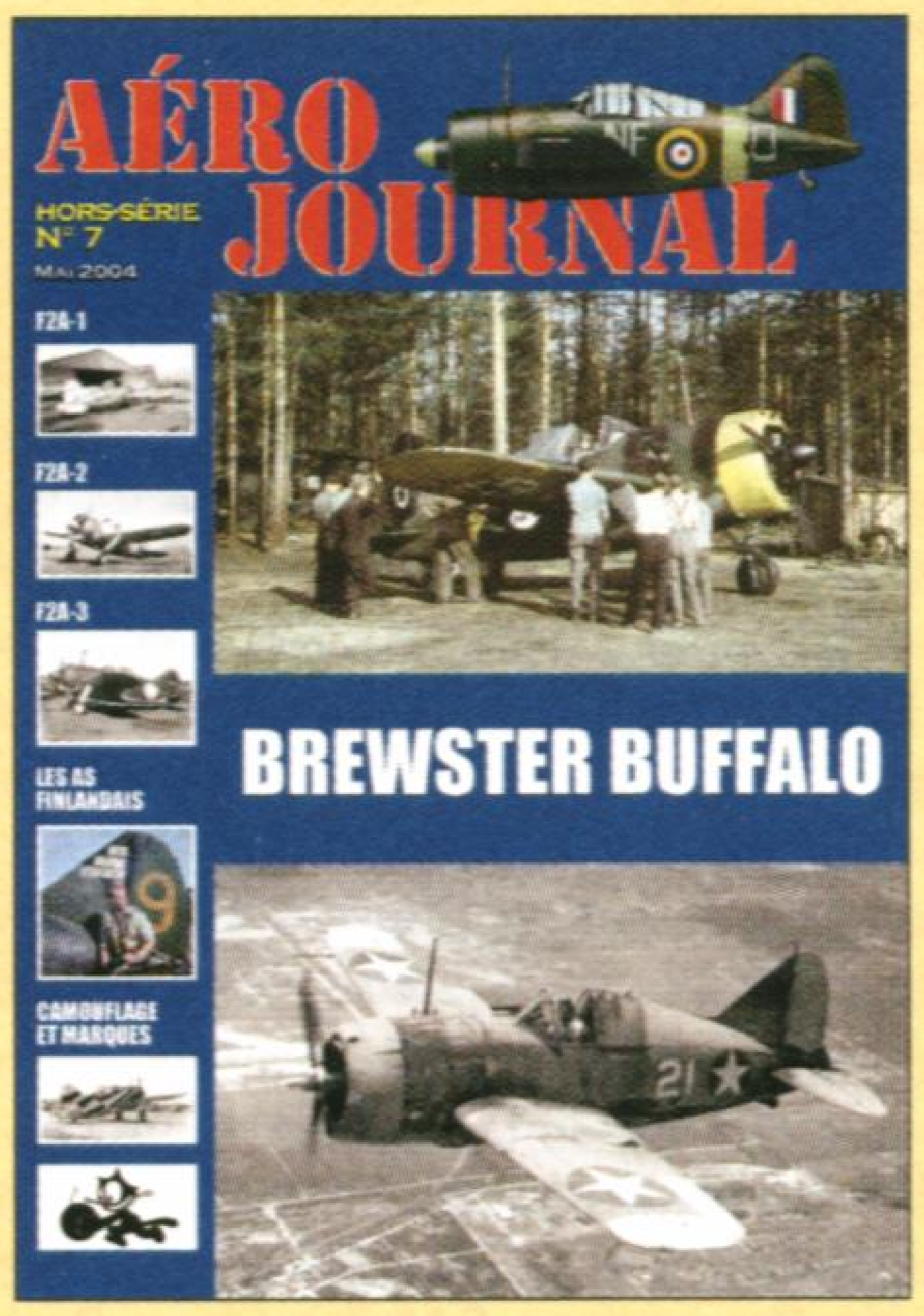
AÉRO-ÉDITIONS
BP 31
47551 Agen-Boé Cedex 1


AÉRO JOURNAL
N°37

AÉRO JOURNAL
N°39
LE 4th FIGHTER GROUP AU COMBAT

AÉRO JOURNAL
N°40
DEWOITINE D.500 - 510
LE CHASSEUR À LA FRANÇAISE

AÉRO JOURNAL
N°41
BEARCAT SUR L'INDOCHINE


AÉRO JOURNAL
HORS-SÉRIE N°7
Mai 2004
BREWSTER BUFFALO

AÉRO JOURNAL
LES AVIONS FRANÇAIS AU COMBAT
LE DEWOITINE D.520

☐ **Je souhaite m'abonner pour un an (6 numéros) du n° 43 au n° 48 inclus :** France 35,oo euros - UE, Suisse, DOM-TOM 40,oo euros - Autres pays 45,oo euros.

☐ **Je souhaite recevoir :**

__ **exemplaire(s) du n° 37 / 39 / 40 / 41** - Chaque numéro : 7,6o euros port inclus (tous pays)

__ **exemplaire(s) du hors-série n° 7 *Le Brewster Buffalo*** - Par exemplaire : 20,oo euros, port gratuit.

__ **exemplaire(s) du hors-série n° 8 *Le Dewoitine D.520 au combat*** - Par exemplaire : 18,5o euros, port gratuit.

Nom : ____________________ **Prénom :** ____________________

Adresse : ____

Code postal : ____________ **Ville :** ____________ **Pays :** ____________

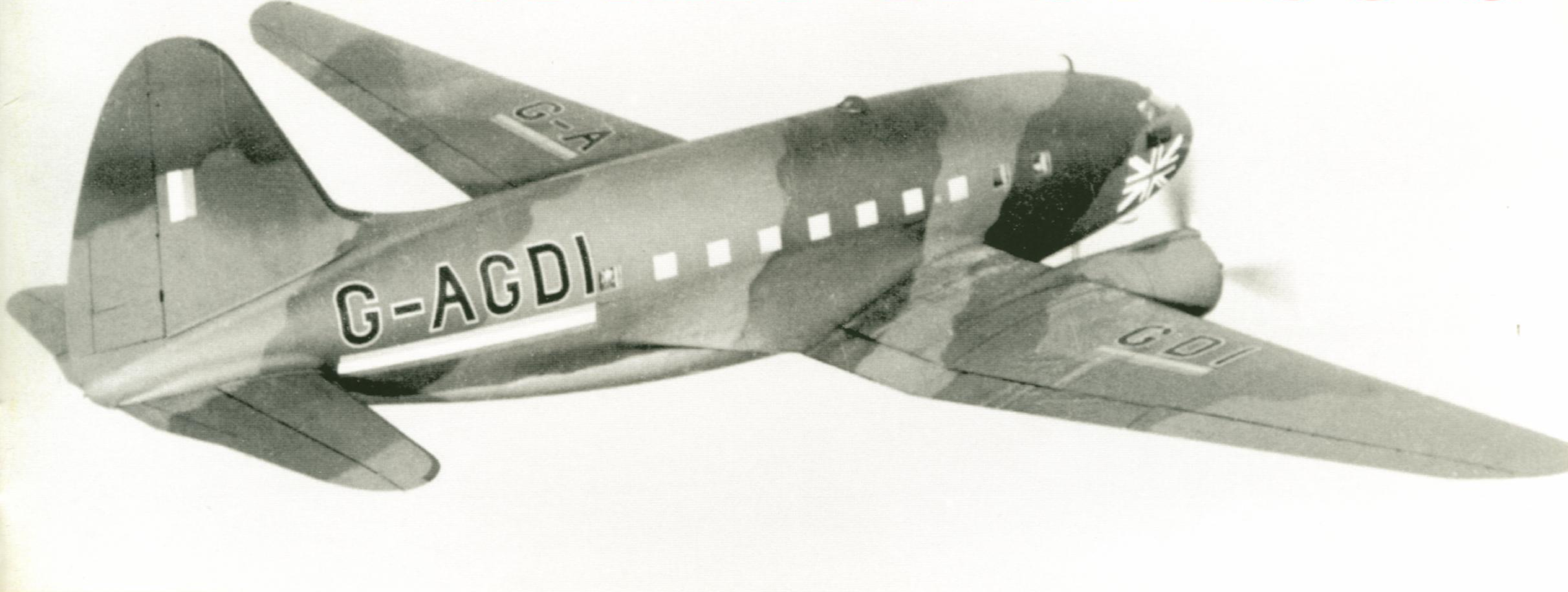
Ci-joint, mon règlement de euros ________

Je règle par : chèque - mandat - carte bancaire (biffer les mentions inutiles) – ***Nous n'acceptons pas les eurochèques.***

Carte : Visa – MasterCard n° ____________________ **Date d'expiration :** ____________

Fait à__________ **le**__________ **Signature**

SPIRIT OF ST-LOUIS



Au cours des années trente, Curtiss ne veux pas rester en dehors du marché civil des avions de transport alors dominé par l'arrivée du DC-2, puis du DC-3. Le projet Curtiss arrive à la fin de 1937 sous le nom de CW-20. C'est en quelque sorte un DC-3 haut de gamme, plus gros, avec de meilleures performances. Cependant, avec sa cabine pressurisée, il représente un certain défi technologique. Il effectue son premier vol le 26 mars 1940 pour lequel il est alors doté d'un double dérive.

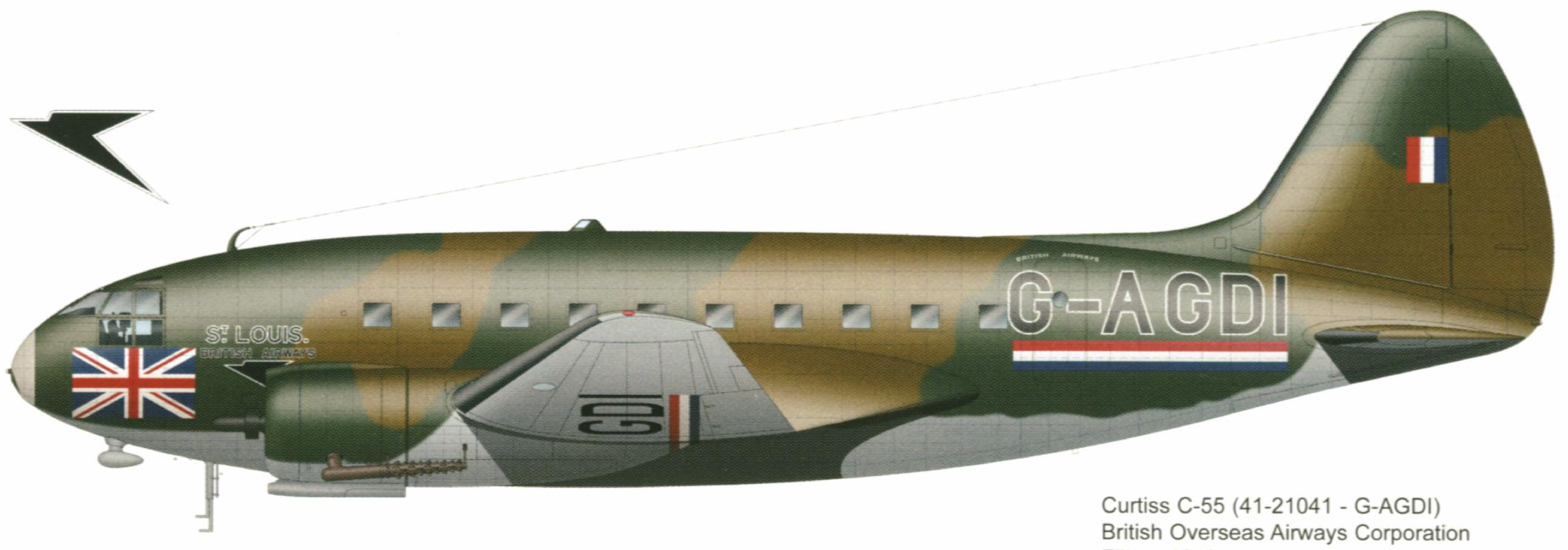
Au cours des essais du CW-20 en 1940, l'USAAC accorde une attention toute particulière à cet appareil. Le *Major-General* H. « Hap » Arnold, commandant en chef de l'AAC, en voyant le nouvel avion de ligne alors qu'il visite les usines Curtiss qui produisent le P-40 Warhawk, aurait dit : « *Je veux cet avion* ».

Curtiss avait déjà reçu en septembre 1940 une commande portant sur 46 C-46 et l'achat du CW-20 ne se fait pas attendre. Le 20 mai 1941, un mois avant qu'il ne sorte pour la première fois de son hangar le 20 juin 1941, date où l'Army Air Corps devient officiellement l'Army Air Force, le CW-20 reçoit le *serial* 41-21041 et la dénomination militaire de C-55. Les moteurs civils reçoivent eux la dénomination de R-2600-17.

Le C-55 est envoyé à Wright Field dans l'Ohio le 23 juin. Il retourne à Buffalo en septembre pour être modifié et vendu à la BOAC, ancêtre des British Airways. On y installe 24 sièges et des réservoirs de carburant supplémentaires et est convoyé à Prestwick en Écosse via le Canada le 12 novembre 1941. C'est le *Captain* A.C.P. Johnstone qui fait la traversée en 9 heures et 40 minutes. Le C-55, maintenant redénommé CW-20, reçoit l'immatriculation G-AGDI et le nom de baptême de St-Louis en honneur de sa ville d'origine. La BOAC fait voler le G-AGDI sur les routes long-courrier, qui comprennent quelques vols sur Gibraltar et Malte, en 1942. Le St-Louis soulève un grand intérêt en Grande-Bretagne à cause, entre autres, de sa cabine pressurisée, son système d'atténuation de bruit, son système de chauffage et l'air climatisé, autant d'équipements inconnus dans les avions britanniques de l'époque.

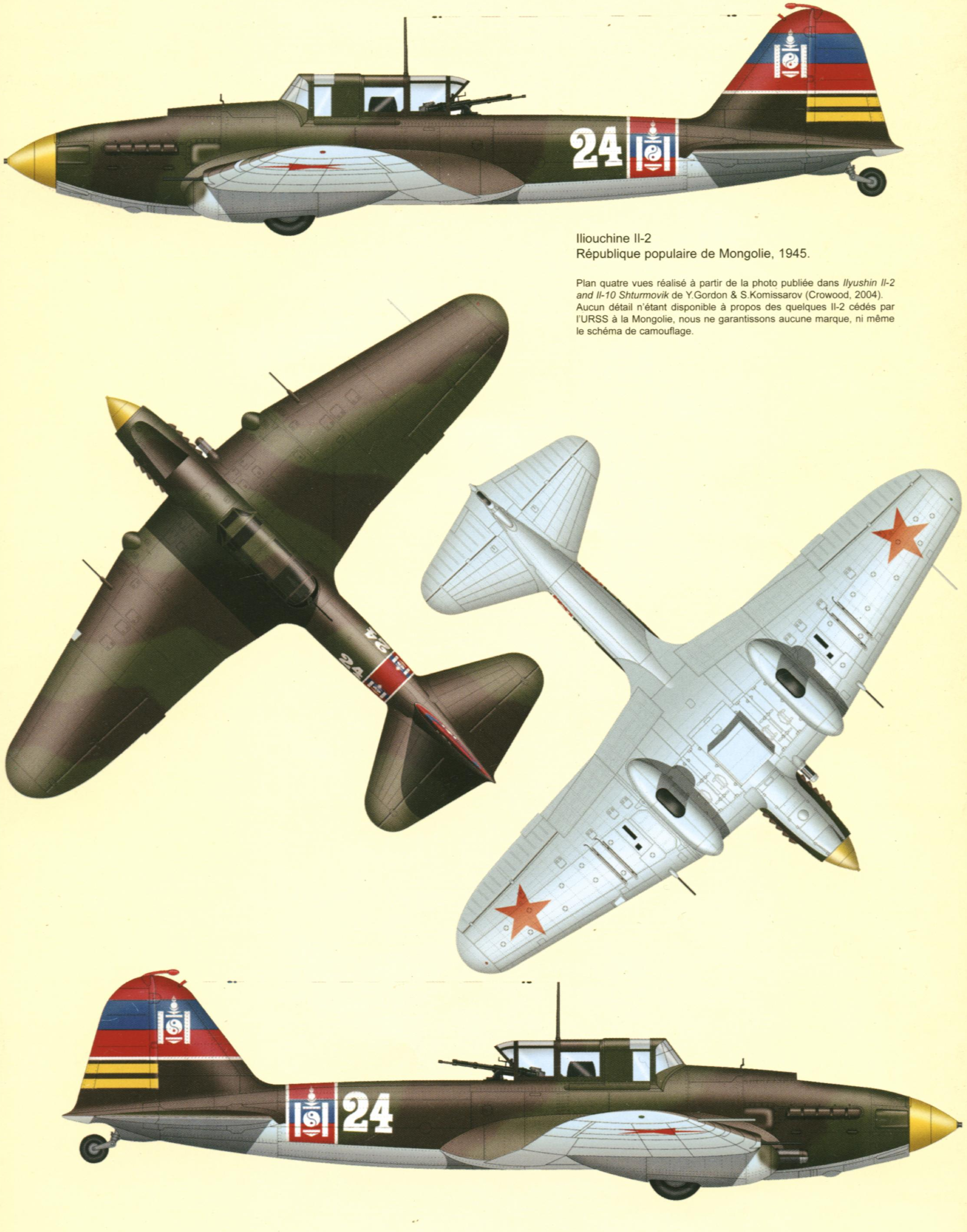
L'utilisation de cet avion construit comme un prototype fut du point de vue du constructeur une bonne opération marketing en démontrant le faible niveau de nuisance sonore de l'appareil et la solidité de sa construction. Cependant, l'introduction de nouveaux types d'avion associée au problème d'obtenir des pièces détachées aboutit au retrait du CW-20 de la BOAC et l'envoi à la ferraille à Filton en octobre 1943.

PhL



Curtiss C-55 (41-21041 - G-AGDI)
British Overseas Airways Corporation
Filton, 1943.

© P-A. Tilley - 2005



Iliouchine Il-2
République populaire de Mongolie, 1945.

Plan quatre vues réalisé à partir de la photo publiée dans *Ilyushin Il-2 and Il-10 Shturmovik* de Y.Gordon & S.Komissarov (Crowood, 2004). Aucun détail n'étant disponible à propos des quelques Il-2 cédés par l'URSS à la Mongolie, nous ne garantissons aucune marque, ni même le schéma de camouflage.

© P-A. Tilley - 2005